

Merc. 4
100
n

SCHIFFFAHRTS - GESETZE.

HANDELS - UND SCHIFFFAHRTS - VERTRÄGE.

4^o Merc.

100 n

Locheer

4^{te} Merc. 100 n
SCHIFFFAHRTS-GESETZE

SO WIE

Loebner, f

HANDELS- UND SCHIFFFAHRTS-VERTRÄGE

VERSCHIEDENER STAATEN

IM JAHRE 1847.

EINE ÜBERSICHTLICHE ZUSAMMENSTELLUNG

VON

ADOLPH SOETBEER, D^r

NEBST EINEM ANHANGE

ENTHALTEND

DEN DEUTSCHEN TEXT DER HANDELS- UND SCHIFFFAHRTS-VERTRÄGE

DER DREI HANSESTÄDTE

SO WIE

HANNOVER'S — OLDENBURG'S — MECKLENBURG-SCHWERIN'S.

HAMBURG.

PERTHES-BESSER & MAUKE.

1848.

SCHIFFARTS-GESETZE

SO WIE

HANDELS- UND SCHIFFARTS-VERTRÄGE



IM JAHRE 1844

EINE ÜBERSICHTLICHE ZUSAMMENSTELLUNG

VON

ADOLPH SOETBEER, DR.

NEBST EINEM ANHANG

ENTHALTEND

DES DEUTSCHEN TEXT DER HANDELS- UND SCHIFFARTS-VERTRÄGE

DER DREI HANSESTÄDTE

SO WIE

HANNOVERS — OLDENBURGS — MECKLENBURG-SCHWERINS.

HAMBURG

Druck von H. G. Voigt.

LEITNER-VERLAG & CO.

1845

VORWORT.

Amtlicher Beruf so wie eigenes Interesse an diesem Zweige der Staatswissenschaften haben den Herausgeber veranlasst, über die wichtigeren Verhältnisse der internationalen Handelspolitik das vielfach zerstreute Material zu sammeln und darnach eine übersichtliche Zusammenstellung zu versuchen. Zur Vornahme einer solchen Arbeit ermunterte die Reichhaltigkeit der hiesigen Commerz-Bibliothek an den Sammelwerken von Staatsverträgen, an den officiellen Gesetzsammlungen und Zolltarifen der meisten Seehandelsstaaten, an den bedeutenderen commerziellen Zeitschriften u. a. Weitere Aushülfe bot sich dar durch Mittheilungen Hamburgischer Consulate und sonst durch das freundliche Entgegenkommen Derer, welche, auf specielle Anfrage über die Schiffahrts-Beziehungen der betreffenden einzelnen Länder, aus unmittelbarer Sachkenntniss zu dem Entwurf des Herausgebers ergänzende und berichtigende Auskunft ertheilt haben.

Anfänglich lag dieser Zusammenstellung der Zweck einer Publication nicht vor. Diese erschien jedoch im Fortgang der Ausarbeitung nicht unangemessen, da gerade jetzt die Fragen der Schiffahrtsgesetzgebung und überhaupt der internationalen Handelsbeziehungen so lebhaft und vielfach in Wort und Schrift erörtert werden und eine nahe liegende praktische Bedeutung in Anspruch nehmen. Um diese Fragen gehörig übersehen und beurtheilen zu können, dürfte eine Bekanntschaft mit den gegebenen factischen und vertragsmässigen commerziellen Verhältnissen der verschiedenen Staaten zu einander als ein wesentliches Erforderniss anzusehen sein. Diese Kenntnissnahme für jede gerade vorliegende Angelegenheit ist aber wegen des grossen Umfangs und des Zerstreutseins des Materials bisher ziemlich schwierig und jedenfalls zeitraubend gewesen. Eine übersichtliche Zusammenstellung der Schiffahrtsgesetze so wie der Handels- und Schiffahrts-Verträge der wichtigeren Staaten, mit Angabe des Hauptinhalts und Nachweisung, wo das Weitere zu finden, wird daher für Jeden, der sich für Handelspolitik, aus Beruf oder Neigung, praktisch oder theoretisch, interessirt, oft von Nutzen sein können. Namentlich hofft der Herausgeber, dass die vorliegende Ausarbeitung Staatsmännern, Publicisten und besonders auch den im Auslande fungirenden Deutschen Consuln willkommen sein, und im Allgemeinen zur gründlicheren Behandlung der Fragen der internationalen Handelspolitik einen nicht überflüssigen Beitrag liefern werde.

Ein anderer Umstand, weshalb die vorliegende Publication gerade jetzt als zeitgemäss erscheinen möchte, ist, dass durch die grosse Anzahl der in den letzten Jahren geschlossenen Schiffahrts-Verträge viele commerzielle Beziehungen der wichtigeren Staaten zu einander neu regulirt sind, und das Jahr 1847 in dieser Rücksicht einen passenden Abschnitt zu einer Uebersicht darbietet. Die künftig vorkommenden Veränderungen der Schiffahrtsgesetzgebung und Handelsverträge werden in den neuerdings begründeten commerziellen Zeitschriften, namentlich in dem so umsichtig redigirten Handels-Archive, regelmässig mitgetheilt werden und sich daraus mit der wünschenswerthen Vollständigkeit und Zuverlässigkeit anmerken lassen, sobald der bestehende Zustand in seinen Hauptpunkten aus einer allgemeinen systematischen Uebersicht leicht zu ersehen ist.

Der Herausgeber unterlässt es, über die leitenden Gesichtspunkte und die Anordnung der vorliegenden Zusammenstellung sich weiter auszusprechen, da sich jene bei der Benutzung des Buches bald von selbst herausstellen werden. Nur auf einzelne Punkte dürfte hier vielleicht aufmerksam zu machen sein. Wie schon angedeutet, bezieht sich die Uebersicht nur auf die gegen Ende des Jahres 1847 wirklich bestehenden commerziellen Zustände. Diejenigen Schiffahrtsgesetze so wie Handels- und Schiffahrts-Verträge, welche um den angegebenen Zeitpunkt entweder schon wieder ausser Kraft getreten waren, oder noch nicht die schliessliche Sanction erhalten hatten, sind entweder gar nicht, oder nur beiläufig zur Erläuterung der bestehenden Verhältnisse berücksichtigt worden. Die Ausscheidung aller derjenigen Verträge und Verordnungen, welche keine praktische Gültigkeit mehr haben, war eine eben so wesentliche Aufgabe dieser Ausarbeitung

wie die Vollständigkeit in der Nachweisung des Bestehenden. — Die Uebersicht der Verträge beschränkt sich hauptsächlich auf die internationalen Seehandelsbeziehungen, wozu auch die Tractate zur Unterdrückung des Sklavenhandels zu rechnen sind; die Berücksichtigung anderer commerziellen Uebereinkünfte lag nicht im Plane dieser Arbeit. — Aus dem Inhalt der vielen Schiffahrtsgesetze so wie commerziellen Verträge und Reciprocitäts-Declarationen konnten, dem Zwecke der Publication und dem zugemessenen Raume nach, in der Regel nur die wesentlichsten Bestimmungen angegeben werden. Eine Auswahl beachtenswerther specieller Punkte der Verträge ist in den Bemerkungen zu den Uebersichts-Tabellen mitgetheilt worden. Die eben erwähnten Bemerkungen beziehen sich auf die besonderen Zugeständnisse oder Bedingungen, welche der Flagge und dem Handel des Staats, von dessen Verträgen die ganze Tabelle handelt, im Auslande gemacht sind, nicht aber auf die speciellen Bestimmungen, welche in seinen Häfen in Bezug auf die Schiffahrt und den Handel des andern Staates stattfinden; die betreffenden beiden Tabellen müssen sich daher gegenseitig ergänzen. — Bei der Nachweisung der einzelnen Verordnungen und Verträge ist hauptsächlich die officiële Veröffentlichung in jedem einzelnen Staate in Betracht gekommen. Zu diesem Behufe haben die Gesetzsammlungen von Oesterreich, Preussen, Hannover, Oldenburg, Mecklenburg-Schwerin, Hamburg, Lübeck, Bremen, Dänemark und Schleswig-Holstein, Schweden und Norwegen, den Niederlanden, Grossbritannien, Portugal, den Vereinigten Staaten von Amerika, Venezuela, Brasilien und Chili, welche sich in der Commerz-Bibliothek befinden, benutzt werden können. Für diejenigen Staaten, deren officiële Gesetzsammlung nachzusehen, keine Gelegenheit war, sind die in der Literatur-Nachweisung (auf der Seite hinter dem Inhaltsverzeichniss) angeführten Bücher und Zeitschriften benutzt worden. — Unter den allgemeinen Sammelwerken sind besonders das bekannte Werk von G. F. v. Martens und die sich daran schliessende Sammlung von Fr. Murhard, von den commerziellen Zeitschriften vorzugsweise der Belgische *Moniteur commercial* und das Handels-Archiv berücksichtigt und citirt worden.

Da bei der vorliegenden Publication die Schiffahrtsbeziehungen der Norddeutschen Seestaaten mit Recht besondere Aufmerksamkeit in Anspruch nehmen, so hat der Herausgeber es für eine zweckmässige Ausdehnung seines Buches gehalten, den vollständigen Deutschen Text der Handels- und Schiffahrts-Verträge so wie der commerziellen Reciprocitäts-Declarationen der drei Hansestädte, Hannover's, Oldenburg's und Mecklenburg-Schwerin's mit abdrucken zu lassen. Die Preussischen Handels- und Schiffahrts-Verträge sind kürzlich in einem Werke von C. A. v. Kamptz, 1845, so wie in dem Handbuch für Consular-Beamte etc., 1847, zusammengestellt worden, und erschien deren Aufnahme daher nicht erforderlich. —

Der Herausgeber hat von diesem Buche alle handelspolitischen Raisonsnements, so nahe die Gelegenheit dazu auch liegen mochte, ferne gehalten; seine Aufgabe war eine statistische und systematische Uebersicht der wegen der internationalen commerziellen Beziehungen der Seehandelsstaaten bestehenden einseitigen Verordnungen oder vertragsmässigen Verbindlichkeiten. Wenn nun ungeachtet dieser Beschränkung auf eine einfache Darlegung von Thatsachen und der bestehenden Zustände sich auch hierbei im Einzelnen manche Unvollkommenheiten herausstellen sollten, so glaubt der Herausgeber doch bei der Eigenthümlichkeit und dem ausserordentlichen Umfange und Zerstreutsein des bearbeiteten Materials auf eine nachsichtige Beurtheilung des vorliegenden Versuchs hoffen zu dürfen.

Hamburg, den 12. Januar 1848.

Ad. S.

INHALTS-VERZEICHNISS.

ERSTER ABSCHNITT.

Schiffahrts-Gesetzgebung verschiedener Staaten.

	Seite		Seite
I. Oesterreich	1	XVI. Portugal	22
II. Preussen	2	XVII. Sardinien	23
III. Hannover	2	XVIII. Toskana	23
IV. Oldenburg	3	XIX. Kirchenstaat	24
V. Mecklenburg-Schwerin	4	XX. Neapel	25
VI. Hamburg	5	XXI. Türkei	25
VII. Lübeck	5	XXII. Griechenland	27
VIII. Bremen	5	XXIII. Russland	27
IX. Dänische Staaten	5	XXIV. Vereinigte Staaten von Amerika	28
(Sundzoll)	7	XXV. Mexico	30
X. a. Schweden	7	XXVI. Central-Amerika	30
X. b. Norwegen	8	XXVII. Hayti	30
XI. Niederlande	9	XXVIII. Neugranada	31
Niederländisches Ostindien	10	XXIX. Venezuela	31
XII. Belgien	11	XXX. Brasilien	31
XIII. Grossbritannien	12	XXXI. Uruguay	33
Malta. Gibraltar. Helgoland. — Britische Colonien	15	XXXII. Buenos-Ayres	33
Britisches Ostindien	15	XXXIII. Chili	33
Ionische Inseln	17	XXXIV. Bolivia	33
XIV. Frankreich	17	XXXV. Peru	34
XV. Spanien	19	XXXVI. Ecuador	34
Cuba. — Manila	21	XXXVII. China	34

ZWEITER ABSCHNITT.

Uebersicht der Handels- und Schiffahrts-Verträge verschiedener Staaten.

I. Oesterreich	erste tabellarische Uebersicht.	XIII. Grossbritannien }	dreizehnte u. } tabellarische Uebersicht.
II. Preussen	zweite " "	XV. Spanien }	vierzehnte " "
III. Hannover	dritte " "	XIV. Frankreich	funfzehnte " "
IV. Oldenburg	vierte " "	XVI. Portugal — }	sechszehnte " "
V. Mecklenburg-Schwerin	fünfte " "	XVII. Sardinien }	sechszehnte " "
VI. Hamburg	sechste " "	XVIII. Toskana — }	siebenzehnte " "
VII. Lübeck	siebente " "	XIX. Kirchenstaat — }	siebenzehnte " "
VIII. Bremen	achte " "	XX. Neapel }	siebenzehnte " "
IX. Dänemark	neunte " "	XXII. Griechenland }	achtzehnte " "
X. Schweden und Norwegen	zehnte " "	XXIII. Russland }	achtzehnte " "
XI. Niederlande	elfte " "	XXIV. Verein. Staaten v. Amerika }	neunzehnte " "
XII. Belgien	zwölfte " "	Verträge zur Unterdrückung des }	neunzehnte " "
		Sklavenhandels	zwanzigste " "

ANHANG.

Handels- und Schiffahrts-Verträge und commerzielle Reciprocitäts-Declarationen der Hansestädte — Hannover's — Oldenburg's — Mecklenburg-Schwerin's.

	Seite		Seite
I. No. 1—38. Hamburg, Lübeck und Bremen	1—21	III. No. 1—11. Oldenburg	33—39
II. No. 1—15. Hannover	22—33	IV. No. 1—12. Mecklenburg-Schwerin	40—46

Nachweisung der Literatur.

Die wichtigeren neueren Sammelwerke über Staatsverträge, und namentlich Handels- und Schiffahrtstractate, welche bei der vorliegenden Zusammenstellung benutzt worden, sind folgende:

- G. F. de Martens.** Recueil des principaux traités d'alliance, de paix, de trêve, de neutralité, de commerce etc. 7 tms. Gottingue 1791—1801. — [Mart. R.]
- — Supplément au recueil etc. 4 tms. Gottingue 1802—1808. 8. — [Mart. S.]
- — Nouveau recueil de traités d'alliance, de paix, de trêve, de neutralité, de commerce etc. 16 tms. (Contin. T. V p. C. de Martens; T. V suppl. — T. IX p. F. Saalfeld; T. X—XVI p. F. Murhard.) Gottingue 1817—1842. 8. — [Mart. N. R.]
- — Nouveaux suppléments au recueil de traités etc. Suivis d'un appendice contenant des traités et actes publics importants d'une date antérieure etc. Par F. Murhard. T. I—III. Gottingue 1839. 8. — [Mart. N. S.]
- F. Murhard.** Nouveau recueil général de traités, conventions et autres transactions remarquables, servant à la connaissance des relations étrangères des puissances et états dans leurs rapports mutuels. Rédigé sur les copies authentiques. Continuation du grand recueil de feu M. de Martens. T. I—V. Gottingue 1843—1847. 8. — [Murh. N. R.]
- D'Hauterive et F. de Cussy.** Recueil des traités de commerce et de navigation de la France avec les puissances étrangères, depuis la paix de Westphalie en 1648; suivi du recueil des principaux traités de même nature conclus par les puissances étrangères entre elles. Partie I. 3 tms. P. II. 5 tms. T. IX et X. — (10 tms.) Par. 1834—1844. 8.
- C. de Martens et F. de Cussy.** Recueil manuel et pratique de traités, conventions et autres actes diplomatiques, sur lesquels sont établis les relations et les rapports existant aujourd'hui entre les divers états souverains du globe, depuis l'année 1760 jusqu'à l'époque actuelle. T. I—IV. Leipzig 1846. 8.
- V. Gallo.** Trattati e convenzioni di commercio e di navigazione fra stati esteri. T. I. Trieste 1844. 8.
- V. Gallo.** Almanacco nautico. Anno I—VI. 2. appendice, 1. sezione: alcuni trattati e convenzioni di commercio e di navigazione fra l'Austria e le diverse potenze. Venezia 1841. Trieste 1842—1844. 8.
- C. A. von Kamptz.** Die Handels- und Schiffahrtsverträge des Zollvereins. Gesammelt und mit Rücksicht auf der Fremdländer Gesetzgebung und gewerbliche Verhältnisse beleuchtet. Braunschweig 1845. 8.
- Handbuch für Preussische Consular-Beamte, Rheder, Schiffer und Befrachter. Nach amtlichen Quellen. Berlin 1847. 8.
- Sammlung von Verordnungen, Ausschreiben und Staatsverträgen zum Gebrauche der Königl. Hannov. Consuln. Hann. 1845. 8. Anhang. Hann. 1847
- Handels- und Schiffahrtsverträge der freien Hansestädte und Bremen's insbesondere. (Herausgegeben von J. H. W. Smidt.) Bremen 1842. 4.
- H. C. de Reedtz.** Répertoire historique et chronologique des traités conclus par la couronne de Danemark depuis Canut le Grand jusqu'à 1800. Précédé d'un discours préliminaire d'Engelstoft. Gottingue 1826.

- M. Cloquet.** Recueil de lois maritimes et commerciales, d'actes et de traités de commerce etc. Bruxelles 1840. 8.
- H. A. von Dyk.** Répertoire historique et chronologique des traités conclus par la Hollande depuis 1789 jusqu'à nos jours. Utrecht 1846. 8.
- L. Hertslet.** A complete collection of the treaties and conventions at present subsisting between Great Britain and foreign powers, so far as they relate to commerce and navigation etc. Compiled from authentic documents. V. I—VI. Lond. 1820—45. 8.
- J. Macgregor.** Commercial statistics. A digest of the productive resources, commercial legislation, customs tariffs, navigation, port and quarantine laws and charges, shipping, imports and exports, and the moneys, weights, and measure of all nations. Including all british commercial treaties with foreign states. 4 vllms. London 1843—47.
- Visconde de Santarem.** Quadro elementar das relações politicas e diplomaticas de Portugal com as diversas potencias do mundo, desde o principio da monarchia portugueza até aos nossos dias. T. I—V. Par. 1842—45. —
- Solar de la Marguerite.** Traités publics de la royale maison de Savoie avec les puissances étrangères depuis la paix de Château-Cambresis jusqu'à nos jours, publiés par ordre du roi. T. I—VI. Turin 1836—44. 4.
- J. Elliot.** The american diplomatic code, embracing a collection of treaties and conventions between the United States and foreign powers; from 1778—1834 etc. 2 vllms. Washington 1834. 8.

Unter den kommerziellen Zeitschriften sind in Rücksicht auf die Mittheilung über Schiffahrtsgesetzgebung und Handelsverträge hauptsächlich zu bemerken:

- Liste der Hamburger Börsenhalle. Hamburg. Fol.
- Journal des Oesterreichischen Lloyd. Triest. Fol.
- Handels-Archiv. Sammlung der neuen auf Handel und Schiffahrt bezüglichen Gesetze und Verordnungen des In- und Auslandes und statistische Mittheilungen über den Zustand und die Entwicklung des Handels in der Preussischen Monarchie. Nach amtlichen Quellen. Herausgegeben im Königl. Handelsamte zu Berlin. Redigirt von R. Dellbrück und J. Hegel. Bd. 1. 2. 1. Jahrg. 1847. Berlin. 8.
- Centralblatt für Handel, Schiffahrt und Industrie für die Herzogthümer Schleswig, Holstein und Lauenburg. Redigirt und herausgegeben v. L. Boolsen. 1. Jahrg. 1847. Kopenhagen. 8.
- Le moniteur commercial, recueil périodique de documens officiels, de renseignements, de pièces inédites, d'avis et faits divers, de Belgique et de l'étranger, concernant le commerce, la navigation et l'industrie. T. I—XXIV. 1841—47. Brux. et Anvers 1841—47. 8.
- Bulletin du ministère de l'agriculture et du commerce. Années 1840—1847. Paris 1840—47. 8.
- Bibliotheca di commercio, compilata per cura di G. Bursotti. V. I—4. Napoli 1842 ff.
- The merchants magazine and commercial review. Conducted by F. Hunt. V. I—XVI. 1839—47. Newyork 1840—47. 8. [Hunt. m. m.]

Nachträgliche Zusätze und Bestimmungen.

Zu S. 10. Eine Niederländische Verordnung vom 17. Dec. 1847 (Hamb. Börsenhalle-Liste No. 11052) verfügt, dass vom 1. Mai 1848 an der Handel und die Schiffahrt nach der Colonie Surinam allen Nationen, mit welchen das Königreich der Niederlande in freundschaftlichen Beziehungen steht, freigestellt sein sollen. Die ein- und ausgehenden Abgaben für fremde Schiffe sind jedoch auf das Doppelte der für die Niederländische Flagge festgesetzten bestimmt. — Zu S. 9, Tab. XI, No. 11 und Tab. XI, No. 10. Zwischen den Niederlanden und Schweden und Norwegen ist am 25. Sept. 1847 ein Handels- und Schiffahrtsvertrag (auf 5 Jahre n. d. Ratif. u. w., mit dem Vorbehalt 12monatlicher Kündigung) abgeschlossen, welcher **A. E. G. P.** bestimmt. (Journal de la Haye v. 16. Dec. 1847.) — Zu S. 28. Die directe Einfuhr von Colonialwaaren aus den Productionsländern in russischen und privilegierten fremden Schiffen genießt in Finland einen Zollrabatt von 15 pCt. — Tab. I u. II, No. 24 ist nach Tab. XXIV, No. 1 u. 2; Tab. II, No. 16 u. 20 nach Tab. XVI u. XX, No. 2 zu berichtigen. — Tab. III, No. 12, statt 25. Febr. 1843 zu lesen 25. Febr. 1848. — Tab. IV, No. 22 ist nach Tab. XXII, No. 4 zu ergänzen. — Tab. X, No. 22 ist die Kündigungsfrist von 12 Monaten einzufügen. Tab. XI, No. 24 statt bis 4. Juli 1840 zu lesen, bis 4. Juli 1850. — Anh. 1, 2. letzte Zeile statt 1838 zu lesen 1839. — I, 6. am Schluss des ersten Abschnittes statt L. v. Bülzow zu lesen L. v. Lützow.

N. d. Ratif. in der vierten Rubrik der Tabellen bedeutet überall: nach dem Tage der Auswechsellung der Ratification. —

Schiffahrts-Gesetzgebung verschiedener Staaten.

I. Oesterreich.

Während früher in den am Adriatischen Meere gelegenen Oesterreichischen Häfen unter mannigfachen Benennungen eine Menge verschiedener kleinerer Abgaben und Gebühren von den Schiffen erhoben, dabei aber zwischen nationalen Schiffen und fremden unbegünstigten Flaggen keine geregelte Unterscheidung beobachtet ward, ist durch eine Verordnung der K. K. allgemeinen Hofkammer vom 30. October 1845 in beiden Beziehungen eine umfassende und durchgreifende Veränderung herbeigeführt worden. Diese Verordnung, welche am 8. November 1845 vom Gubernium im Oesterreich-Illlyrischen Küstenlande, und dann auch (am 28. Februar 1846) für die Gubernien von Venedig, Dalmazien, des Ungarischen Küstenstriches und der Küste der Militairgrenze speciell bekannt gemacht worden, ist mit dem 1. März 1846 in Kraft getreten. Die hauptsächlichen Bestimmungen dieser Verordnung sind:

Von den in einem Oesterreichischen Hafen einlaufenden Schiffen wird, anstatt der bis dahin unter der Benennung Anker-, Tonnen-, Masten-, Gebühr-, Abfertigungs-, Abfahrts- oder Quittungs-Taxe, Mannschafts-Rolle-, Kalfaterungs- und Betheerungs-Gebühr erhobenen Abgaben, eine einzige Hafen-gebühr unter der Benennung Tonnengebühr erhoben. Dieselbe wird nach der Trächtigkeit des Schiffes erhoben, und zwar:

- 1) für nationale Schiffe,
 - a) bis einschliesslich der Trächtigkeit von 50 Tonnen mit 2 Kreuzern oder 10 Centesimi für die Tonne;
 - b) bis einschliesslich der Trächtigkeit von 100 Tonnen mit 4 Kreuzern oder 20 Centesimi für die Tonne;
 - c) von jeder grösseren Trächtigkeit mit 6 Kreuzern oder 30 Centesimi für die Tonne;
- 2) für ausländische Schiffe von was immer für einer Trächtigkeit, mit einem Gulden oder 3 Oesterreichischen Liren für die Tonne.

Befreit von dieser Abgabe sind unter andern die gescheiterten National- und fremden Schiffe, so wie jene, die erwiesen durch die gebieterische Macht der Umstände genöthigt worden sind, im Hafen Schutz zu suchen, sofern sie keine Handels-Operation verrichten.

Die Berechnung der Tonnengebühr geschieht für National-Schiffe nach der in den Schiffs-Documenten angegebenen Trächtigkeit, für fremde Schiffe nach dem Ergebniss der den Oesterreichischen Vorschriften gemäss vorzunehmenden Aichung.

Die früheren Sanitätstaxen, die Abgaben für die See-Documente, die Leuchtgebühren, die Beiträge für die Marine-Institute und die Ausgaben für die Lootsen, welche für nationale und fremde Schiffe gleichmässig entrichtet werden, sind durch die Verordnung vom 30. Octbr. 1845 nicht geändert worden. — Ausser sämtlichen Deutschen Flaggen sind noch Dänische, Norwegische und Schwedische, Belgische, Britische, Toskanische, Päpstliche, Jonische, Griechische, Türkische, Russische, Amerikanische und Mexicanische Schiffe vertragsmässig der nationalen Flagge gleichgestellt; Neapolitanische bei directer Fahrt von einem Neapolitanischen Hafen.

In dem Oesterreichischen Waaren-Zolltarif finden sich keinerlei Differenzialzölle zur Bevorzugung der nationalen Flagge oder der directen Einfuhr; eben so wenig finden sich zu diesem Zwecke in den Freihäfen, Triest, Venedig und Fiume besondere Anordnungen.

Neu erbaute Oesterreichische Schiffe sind für die erste Reise von der Tonnengebühr befreit. — Zur Beförderung des Schiffbaues sind für die dazu erforderlichen fremden Materialien durch Decret der Hofkammer vom 23. März 1846 verschiedene Zoll-Vergünstigungen beliebt worden.

Die Cabotage ist den National-Schiffen vorbehalten.

Das Recht die Oesterreichische Flagge zu führen wird durch das sogenannte Sovrana patente bewiesen. Um dies Document zu erlangen ist erforderlich, dass das Schiff ausschliessliches Eigenthum Oesterreichischer Unterthanen und dass $\frac{2}{3}$ der Besatzung, einschliesslich des Capitains, Oesterreichische Unterthanen sind. — Die auf Oesterreichischen Werften erbaueten Schiffe sind vor den aus den fremden gekauften hinsichtlich der Abgaben für die Patentirung bevorzugt. — (Vgl. das Reglement v. 10. Febr. 1823 und die Bekanntmachung v. 5. Octbr. 1832, abgedruckt im Editto politico di navigazione mercantile austriaca in data di Vienna 25 Aprile 1774 coll' aggiunta delle posteriori prescrizioni. Trieste 1843.)

II. Preussen.

Die Grundlage der Preussischen Schifffahrts-Gesetzgebung bildet die Cabinets-Ordre vom 20. Juni 1822. Dieselbe geht von der Erwägung aus, dass die Preussischer Seits stets beobachteten Grundsätze einer mässigen Abgabenbelegung fremder Schiffe bei der Benutzung Preussischer Häfen, und einer gleichen Besteuerung der ein- und ausgehenden Waaren in fremden und einheimischen Schiffen in mehreren ausländischen Häfen, welche die Preussischen Schiffe besuchen, nicht gleichmässig zur Anwendung kommen. Es wird demnach verordnet:

- 1) Die Küstenschifffahrt von einem Preussischen Hafen nach einem andern inländischen Platze (Cabotage) soll als ein ausschliesslich inländisches Gewerbe angesehen werden und deren Betrieb nur inländischen Seeschiffen erlaubt sein, bei Strafe der Confiscation von Schiff und Gut, insofern ein ausländischer Seeschiffer dabei betroffen wird.

Ausnahmen hiervon können nur in dringenden Fällen von den Provinzial-Behörden und nur zum allgemeinen Besten gestattet werden.

- 2) Es soll eine Erhöhung der bisherigen Hafenabgaben von ausländischen beladen ein- und ausgehenden Schiffen in allen Preussischen Häfen eintreten, dieselbe jedoch auf die Schiffe derjenigen Nationen keine Anwendung finden,

A) mit welchen Preussen wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen oder der am meisten begünstigten Nationen in Tractaten steht und zwar unter den darin festgesetzten Bedingungen;

B) welche ihrerseits aus anderer Veranlassung die Preussischen Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen behandeln.

Mit dieser Beschränkung soll die Erhöhung nach folgenden Sätzen Statt finden:

- | | |
|--|------------------------------------|
| a) von eingehenden Schiffen | 2 Rthlr. — Sgr. pr. Last v. 4000 ß |
| b) von ausgehenden do. | 1 " — " " " " " |
| c) von Schiffen, die nur bis zum Vierten Theil oder weniger, ihrer Lastengrösse beladen sind, beziehungsweise der halbe Satz, also eingehend.... | 1 " — " " " " " |
| ausgehend | 15 " " " " " " |

Schiffe, die mit Ballast beladen sind, unterliegen dieser erhöhten Schiffsabgabe nicht.

Der Ertrag dieser Abgabe soll nicht als eine erhöhte Einnahmequelle der Staatscasse angesehen, sondern zum Besten der Rhederei, nach den von dem Handelsminister deshalb zu machenden Vorschlägen, verwendet werden.

- 3) Um dem Rhedereigewerbe auch zugleich, so weit dies Seitens des Staates möglich ist, eine reelle Nahrungs-

quelle darzubieten, soll der Transport derjenigen Waaren, welcher für Rechnung des Staats Statt findet, vorzugsweise durch inländische Schiffe besorgt werden.

Ausser diesem allgemein angeordneten „extraordinären Flaggengelde“ ist noch in den Tarifen für die Hafengebühren und sonstigen Schiffsabgaben der einzelnen Preussischen Häfen besonders bestimmt worden, dass die Schiffe derjenigen Nationen, welche mit Preussen nicht in Vertrags-Verhältnissen stehen, oder Preussische Schiffe und deren Ladungen nicht gleich den inländischen behandeln, die sämtlichen tarifmässigen Schiffsabgaben überall doppelt zu zahlen haben. Diese Tarife sind zuletzt festgestellt worden, für den Hafen von Memel durch Cabinets-Ordre vom 19. April 1844, für Pillau durch Ordre vom 18. October 1838, für Königsberg und Elbing durch Ordre vom 13. December 1844, für Danzig durch Ordre vom 18. October 1838 und für die Häfen der Provinz Pommern durch Ordre vom 24. October 1840.

Schiffe, welche in Nothfällen einlaufen und ohne Handels-Operationen zu machen den Hafen wieder verlassen, sind von Entrichtung des Hafengeldes befreit.

Jedes Seeschiff, welches ausschliessliches Eigenthum Preussischer Unterthanen ist, wird als ein Preussisches und zur Führung der Preussischen Flagge berechtigt angesehen, ohne Unterschied, ob das Schiff im Inlande erbaut ist oder nicht. Dagegen hat ein im Inlande erbautes Schiff, sobald es ganz oder auch nur zum geringsten Theile Ausländern gehört, auf die Rechte der Preussischen Nationalität keinen Anspruch. — Der Beweis der Nationalität wird durch den Beilbrief geführt. (Vgl. Instruction für die Gerichte über das bei Ausfertigung von Beilbriefen zu beobachtende Verfahren v. 18. März 1845; abgedruckt in dem Centralblatte der Abgaben-, Gewerbe- und Handels-Gesetzgebung in den Preussischen Staaten. Jahrg. 1845. S. 92.)

Hinsichtlich der Waaren-Ein-, Durch- und Ausfuhr enthält der Tarif der Zollvereinstaaten keine Differential-Bestimmungen zu Gunsten der nationalen oder zur Benachtheiligung fremder Flaggen, oder in Bezug auf directe und indirecte Einfuhr.

Die Staaten, mit denen Preussen commercielle Ueber-einkünfte abgeschlossen hat, sind ausser den verschiedenen Deutschen Staaten: Dänemark, Schweden und Norwegen, Niederlande, Belgien, Grossbritannien, Portugal, Sardinien, Neapel, Kirchenstaat, Türkei, Griechenland, (Russland), Vereinigte Staaten von Amerika und Mexico.

III. Hannover.

In Erwägung, dass die bis dahin in den Hannoverschen Häfen (sowohl des Herzogthums Bremen wie des Fürstenthums Ostfriesland und Harlingerlandes) hinsichtlich der Schiffsabgaben beobachtete billige Behandlung der Schiffe aller Flaggen in verschiedenen fremden Häfen, in Beziehung auf die Hannoverschen Fahrzeuge, nicht erwiedert, somit aber

der Hannoversche Verkehr in solchen fremden Häfen benachtheiligt und erschwert werde, ward durch Verordnungen vom 30. Juni 1824 verfügt:

alle in die Häfen des Herzogthums Bremen einlaufende Schiffe solcher Nationen, in deren Häfen die Hannoversche Flagge als eine nicht-begünstigte angesehen und behandelt wird, sollen, wenn sie ganz oder zum Theil beladen sind, einer extraordinären Schiffsabgabe von 6 gGr. für jede Commerzlast ihrer Trächtigkeit, und wenn sie leer ankommen, einer extraordinären Schiffsabgabe von 2 gGr. für jede Commerzlast ihrer Trächtigkeit unterworfen sein; —

alle in die Häfen von Ostfriesland und des Harlingerlandes einlaufenden Fahrzeuge derjenigen Nationen, in deren Häfen die Hannoversche Flagge als eine nicht-begünstigte angesehen wird, sollen, sie mögen beladen oder leer eingehen, bei einer Trächtigkeit von mehr als 20 Commerzlasten einer extraordinären Schiffsabgabe von 16 gGr.; — von 20 Commerzlasten und darunter einer solchen Abgabe von 8 gGr. für jede Commerzlast ihrer Trächtigkeit unterworfen sein. — Fahrzeuge, welche nur zwei Lasten oder darunter halten, bleiben von der Entrichtung einer extraordinären Schiffsabgabe befreit.

Die durch Anordnung einer extraordinären Schiffsabgabe aufkommenden Gelder sollen besonders berechnet und zur Beförderung der einheimischen Schifffahrt verwandt werden. (Hannov. Ges. S. 1824. III, 150.)

In Rücksicht der Waarenzölle enthält der Tarif des Steuervereins keinerlei Anordnungen zur Bevorzugung der Einfuhr unter nationaler oder privilegirter Flagge oder der directen Einfuhr, noch auch sonst eine derartige Unterscheidung.

Durch Artikel 34 des Vertrages mit Oldenburg und Schaumburg-Lippe wegen eines gemeinschaftlichen Zoll-Systems ist vereinbart: nur im Einverständnisse der contrahirenden Regierungen dürfen Verträge mit andern Staaten hinsichtlich der gemeinschaftlichen Eingangs-, Durchgangs-, Ausgangs- und Verbrauchs-Abgaben abgeschlossen oder verlängert werden. — Handels- und Schifffahrts-Verträge mit andern Staaten, welche auf den Ertrag der gemeinschaftlichen Abgaben keinen Einfluss haben, können dagegen auch künftig von jedem contrahirenden Staate einseitig eingegangen werden.

Eine allgemeine Anordnung, wonach die Küstenfahrt (Cabotage) den einheimischen Fahrzeugen vorbehalten worden, besteht nicht. Nur bei Schifffahrts-Verträgen giebt man sie nicht denjenigen Staaten, welche ihrerseits die Befugnis dazu der Hannoverschen Flagge verweigern.

Die Bedingungen der Nationalität eines Hannoverschen Schiffes sind, dass dasselbe ausschliessliches Eigenthum Hannoverscher Unterthanen sei; — dass der Capitain Hannoverscher Unterthan sei und als solcher wenigstens schon ein Jahr lang seinen Wohnsitz im Hannoverschen Lande gehabt habe; dass ein im Auslande gekauftes, auf fremden Werften erbautes Schiff zuvor in einem Hannoverschen Hafen zur Ver-

messung und Versteuerung gebracht worden. (Vgl. Bekanntmachung der Landdrostei zu Aurich. Hannov. Ges. S. v. 1833. III. 80.) Die Eingangsabgabe für neue ausgelaufene, segelfertige Schiffe beträgt 8 Rthlr. pr. Last, für Rümpfe 4 Rthlr. pr. Last; für alte Schiffe die Hälfte jener Sätze.

Das Recht zur Führung der Hannoverschen Flagge wird durch den Seepass documentirt.

In Beziehung auf den Brunshäuser Zoll verfügten die Verordnungen vom 8. September und 26. September 1844 folgendes:

Der zu Brunshausen zur Erhebung kommende Waarenzoll wird auf den im Artikel 6 des Britischen Vertrages vom 22. Juli 1844 angegebenen Vertrag [um $\frac{1}{3}$] ermässigt

für die in diesem Artikel bezeichneten Waaren Englischen, Deutschen, Preussischen, Dänischen oder Belgischen Ursprungs, wenn dieselben auf Englischen, Deutschen, Preussischen, Schwedischen, Norwegischen, Belgischen, Dänischen Schiffen die Zoll-Linie passiren.

Durch seitdem abgeschlossene Handels- und Schifffahrts-Verträge sind diese Vergünstigungen noch ausgedehnt worden auf Sardinien, Griechenland, die Vereinigten Staaten von Amerika. — (Wegen des Hamburgischen Privilegiums rücksichtlich des Brunshäuser Zolles s. die Angaben bei dem betreffenden Abschnitte VI.; — wegen der Zoll-Ermässigungen für einige Belgische Erzeugnisse s. Anmerkung zu Tab. XII, No. 3.)

IV. Oldenburg.

Die eigentlichen Schiffsabgaben sind in den Oldenburgischen Häfen nicht bedeutend. Wegen der Schiffsunkosten in dem wichtigsten Oldenburgischen Hafen, dem Freihafen Brake, ist am 26. Januar 1846 (Oldenb. Ges. S. XI. S. 183) eine Regierungs-Bekanntmachung erfolgt, wonach die früheren verschiedenen Gebühren aufgehoben und statt derselben eine einzige Abgabe unter dem Namen „Hafengeld“ angeordnet worden.

Artikel 4 und 5 dieser Verordnung bestimmen:

Oldenburgische Schiffe geniessen bei Bezahlung der Hafengelder einen Rabatt von 25%; überdies ist denselben gestattet, wegen der Hafengelder in Jahrraccord zu treten. — Die vorgedachten Begünstigungen der einheimischen Schiffe geniessen auch die Schiffe derjenigen Staaten, denen durch förmliche Verträge oder gegenseitige Erklärungen gleiche Behandlung mit den einheimischen Schiffen zugesichert ist oder wird.

In einigen andern Oldenburgischen Häfen ist vorgeschrieben, dass fremde Schiffe $\frac{1}{3}$ mehr als einheimische und begünstigte zu entrichten haben.

Rücksichtlich der Lootsengelder ist kein Unterschied zwischen einheimischen und fremden Schiffen.

Was die Waaren-Eingangs- und Ausgangszölle anlangt, so hat der im Jahre 1845 revidirte gemeinschaftliche Tarif des Steuervereins (Hannover, Oldenburg und Lippe-Schaumburg) eben so wenig irgend Differenzialzölle zu Gunsten gewisser Flaggen oder der directen Importation festgestellt als der frühere Tarif von 1836.

Was durch Artikel 34 des am 7. Mai 1836 mit Hannover abgeschlossenen Steuervereinigungs-Vertrages in Bezug auf die Eingehung von Handels- und Schiffahrts-Verträgen mit auswärtigen Staaten bestimmt worden, ist bereits oben bei Hannover S. 3 erwähnt worden.

Mit folgenden Staaten hat Oldenburg commerzielle Uebereinkünfte abgeschlossen: Oesterreich, Preussen, Dänemark, Schweden und Norwegen, Grossbritannien, Belgien, Portugal, Sardinien, Griechenland, Vereinigte Staaten von Amerika.

Die Küstenfahrt ist im Allgemeinen fremden Schiffen nicht untersagt; beim Abschluss von Schiffahrts-Verträgen wird sie jedoch dem andern contrahirenden Theile nicht bewilligt, sobald dieser die Cabotage seiner Flagge vorbehält.

Bedingung der Nationalität eines Oldenburgischen Schiffes ist, dass dasselbe ausschliessliches Eigenthum Oldenburgischer Unterthanen sei. (Regier.-Bekanntmachung v. 13. Dec. 1842.) Beim Ankauf von fremden Schiffen ist vor Ertheilung der Seepässe die tarifmässige Eingangs-Abgabe (s. S. 3) zu entrichten. Ausgenommen hiervon sind die Eingesessenen des Freihafens Brake.

Der Vollständigkeit wegen ist nicht unerwähnt zu lassen, dass die Schiffe, welche zu der unter Oldenburgischer Landeshoheit stehenden Herrschaft Kniphausen*) gehören, eine besondere Flagge führen, dass sie freilich hinsichtlich des Verkehrs mit Oldenburgischen Plätzen daselbst auf gleichen Fuss wie die Nationalschiffe behandelt werden, dass dagegen, was die Schiffahrtsbeziehungen zu andern Staaten anlangt, die Oldenburgischen Verträge sich nicht mit auf die Kniphauser Schiffe erstrecken.

*) Artikel 5 der zwischen dem Herzoge von Oldenburg und dem Grafen von Bentinck am 8. Juni 1825 abgeschlossenen, vom Deutschen Bunde garantirten Uebereinkunft, die staatsrechtlichen Verhältnisse der Herrschaft Kniphausen betreffend, bestimmt: der Herr Graf tritt auch in die Ausübung des Rechts der besondern Flagge für die Herrschaft Kniphausen wieder ein, wie solches vor Auflösung des Deutschen Reichs gewesen ist, jedoch unbeschadet der in den Artikeln 2 und 3 enthaltenen Bestimmungen [wegen der Oldenburgischen Oberhoheit]. S. Protocolle der Deutschen Bundesversammlung Bd. XVII. S. 137. — Die Bedingungen für die Erlangung eines Kniphauser Seepasses scheinen nicht strenge zu sein. Dem Vernehmen nach ist es nicht erforderlich, dass die Eigenthümer eines die Kniphauser Flagge führenden Schiffes wirklich Kniphauser Unterthanen seien, sondern es genügt, wenn Fremde, welche in ihrem alten Unterthanen-Verbande verbleiben, sich als Schutzbürger oder Schutzverwandte der Herrschaft Kniphausen aufnehmen lassen. Hieraus erklärt es sich, dass die Kniphauser Flagge für manche Schiffe anderer Nationen (wie u. a. Holland und Belgien), deren Schiffahrtsgesetzgebung die Naturalisation fremder Schiffe erschwert oder ganz ausschliesst, ein Auskunftsmittel darbietet.

V. Mecklenburg-Schwerin.

In den beiden Seehäfen Rostock und Wismar sind die Schiffahrts- und Handels-Verhältnisse nicht nach übereinstimmenden, einfachen Normen regulirt, sondern es bestehen daselbst in Bezug hierauf verschiedene einzelne Anordnungen, zum Theil Municipal-Statute. In Wismar wird in den verschiedenen Gebühren-Tarifen zwischen einheimischen und fremden nicht-begünstigten Schiffen kein Unterschied aufgeführt, dagegen findet sich, was Rostock betrifft, fast bei allen einzelnen Abgaben, wenn sie an sich auch ganz unbedeutend sind, eine Differenz zur Bevorzugung der nationalen Flagge festgesetzt; in einigen Beziehungen wird selbst noch zwischen Rostocker und Mecklenburger Schiffen unterschieden. Diese Differenzialzölle zu Rostock betreffen nicht allein die Schiffsunkosten, sondern auch die Abgaben von den Waaren. (Vgl. Rostocker Accise-Rolle v. 28. Juli 1748 und Artikel 2 und 3 des Handels- und Schiffahrts-Vertrags mit Frankreich. Anh. IV. 9.) Es würde zu weit führen alle einzelne Gebühren zu erwähnen; deshalb mögen hier nur nachstehende Sätze bemerkt werden:

privilegirte Schiffe	nicht-privilegirte Schiffe
Accise, eingehend, einfache	um die Hälfte des Betrags erhöht
Accise, ausgehend,..... Nichts	pr. Last — Rthlr. 16 β N ² / ₃
Kielholen..... 4 β	1 „ 24 „ „
(Rostocker Schiffe 16 „)	
Masteinsetzen 4 „	— „ 36 „ „
(Rostocker Schiffe 18 „)	
Baumgeld 16 „	pr. Last — „ 6 „ „
(Rostocker Schiffe 32 „)	
Abgangsabgaberesp. 36 β bis 2 Rthlr.	1 u. 2 „ — „ „
(Rostocker Schiffe Nichts)	

In Folge von Verträgen oder ausgetauschten Erklärungen gehören zu den privilegirten Nationen: Oesterreich, Preussen, Hannover, Lübeck, Dänemark, Schweden und Norwegen, Belgien, Grossbritannien, Frankreich, Russland, Vereinigte Staaten von Amerika, und bei directem Verkehr auch Portugal.

Eine gesetzliche Verfügung, wodurch die Frachtfahrt zwischen Mecklenburgischen Häfen der einheimischen Flagge vorbehalten wird, besteht nicht.

Als Mecklenburgische Schiffe werden diejenigen angesehen, deren Eigenthümer und Capitaine Mecklenburgische Unterthanen sind. Als Document der Nationalität gilt hauptsächlich das Eigenthums-Certificat. — Für die Rostocker Schiffe kommt noch, in Rücksicht auf die herkömmlichen Privilegien im Sunde (s. Dänemark), der Seebrief hinzu, und die Bedingung, dass der Captain Rostocker Bürger sein muss.

VI. Hamburg.

In Hamburg werden sämtliche Nationen in Rücksicht aller und jeder Handels- oder Schifffahrtsabgaben gleichmässig behandelt, und geniesst in den Hamburger Häfen weder die Hamburgische noch irgend eine fremde Flagge irgend welche discriminirende Begünstigung. —

Der einzige Vorzug, welchen die Hamburgischen Schiffe auf der Elbe haben, besteht in dem Privilegium, welches Hamburg auf den Grund früherer Rechtstitel und des von den Elbuferstaaten am 13. April 1844 zu Dresden abgeschlossenen Staatsvertrages, die Regulirung des Brunshäuser Zolles betreffend, in Rücksicht des abseits Hannovers erhobenen sogenannten Stader Zolles geniesst. Dieser Abgabe unterliegen alle aus der See elbaufwärts kommende und die Schwinge-Mündung (Brunshausen) passirende Ladungen (vgl. III, S. 3), mit Ausnahme des Hamburger Bürgergutes in Hamburger Bürgerschiffen. Als Hamburger Bürgerschiff gilt ein solches, welches ganz oder mindestens zu $\frac{5}{8}$ Theilen das Eigenthum in der Stadt Hamburg selbst, oder in der Vorstadt St. Pauli wohnender Bürger ist und dessen Capitain gleichfalls Hamburger Bürger ist. (Drei Achttheile der Rhederei dürfen auch im Besitze anderer nicht zu den zollfreien Bürgern gehörender Hamburger Einwohner oder Schutzverwandter sein.) Vgl. Regulativ über die Verhältnisse des Brunshäuser Zolles vom 13. April 1844. §. 2. No. 2.

Ein Schiff ist berechtigt, die Hamburgische Flagge zu führen, wenn es das ausschliessliche Eigenthum Hamburger Bürger oder Staatsangehörigen, und dessen Capitain Hamburger Bürger ist. Um die Nationalität eines Hamburger Schiffes zu beweisen, dient der Schiffspass, welcher von einem der Schiffsrheder persönlich beschworen, und, um dem Schiffe bei sonst vorhandener Qualification den Genuss des Privilegiums beim Stader Zolle zu verschaffen, jährlich erneuert werden muss.

VII. Lübeck.

Einheimische und denselben vertragsmässig oder sonst gleichgestellte fremde Schiffe haben ein Lastgeld von 12 β Crt. pr. Last, unprivilegirte Flaggen dagegen ein doppelt so hohes Lastgeld, nämlich 1 $\frac{1}{2}$ 8 β Crt. pr. Last, zu entrichten. Bei den Lootsengebühren wird kein Unterschied gemacht und eben so wenig bei den sonstigen unerheblichen Schiffsungeldern und Abgaben an die Hafen-Beamten. — Zu den privilegierten Flaggen gehören: sämtliche Deutsche, die Dänische, Norwegische, Niederländische, Belgische, Britische, Sardinische, Türkische, Griechische, Russische, Haitische, Mexikanische, Venezuelanische; unter den nicht privilegierten ist namentlich die Schwedische zu bemerken.

Alle Dampfschiffe, welche regelmässige directe Fahrten auf Lübeck unterhalten, sind vom Last- (Tonnen-) Gelde ganz befreit und haben das Lootsengeld nur dann zu bezahlen, wenn sie sich eines Lootsen bedienen.

Bei den Waarenzöllen findet sich keinerlei Unterscheidung der Flagge oder der Herkunft.

Die Bedingungen der Nationalität Lübeckischer Schiffe sind durch Verordnungen vom 15. Juli 1826 und 6. December 1845 vorgeschrieben. Die Haupterfordernisse sind, dass das Schiff das ausschliessliche Eigenthum Lübecker Bürger oder Staatsangehörigen sei, von einem Lübecker Bürger oder Schiffer geführt werde und mit zu Lübeck enrollirten Seeleuten bemannt sei. Das Eigenthums-Certificat wird auf den Grund des von sämtlichen Theilhabern körperlich zu beschwörenden Eigenthums ertheilt und vertritt die Stelle des Seepasses.

VIII. Bremen.

Weder in den Bremischen Häfen noch in Bremen selbst findet in Rücksicht der Waarenzölle irgend eine Unterscheidung nach der Nationalität der Schiffe oder der Herkunft der Ladungen Statt; nur hinsichtlich der Schiffsabgaben ist das Princip einer discriminirenden Behandlung nicht-begünstigter fremder Flaggen anerkannt. In der am 12. Juni 1826 erlassenen, am 8. April 1840 erneuerten und näher bestimmten Verordnung wegen der Schifffahrts-Abgaben heisst es nämlich:

„Alle nicht durch besondere Vereinbarungen begünstigten fremden Schiffer, welche für Bremen oder dessen Gebiet bestimmte Güter seewärts einbringen, haben hieselbst, ohne Rücksicht auf den Ort wo sie löschen, nach Massgabe des Gewichts dieser Güter, eine Schifffahrts-Abgabe von $1\frac{1}{2}$ Groten für das Schiffpfund zu entrichten.

Die hiesigen, so wie die denselben vertragsmässig gleichstehenden fremden Schiffer zahlen als Schifffahrts-Abgabe die Hälfte jenes Betrages, mithin $\frac{3}{4}$ Groten für das Schiffpfund.“

Die übrigen das Schiff treffenden Unkosten (Hafengelder, Lootsengebühren etc.) sind für alle Flaggen gleichmässig bestimmt.

Jedes Schiff, welches das ausschliessliche Eigenthum Bremischer Staatsgenossen ist und von einem Bremer Capitain geführt wird, gilt als ein Bremisches Schiff, was durch den Seepass documentirt wird.

IX. Dänische Staaten.*)

Die Grundlage der gegenwärtigen Handels- und Schifffahrts-Gesetzgebung in den Dänischen Staaten bildet die im Jahre 1838 erlassene Zollverordnung, welche sowohl eine

*) Der Kürze halber ist im Folgenden immer nur von Dänischen Häfen, Schiffen etc. die Rede; es sind jedoch durchweg auch die Schleswischen und Holsteinischen darunter mitverstanden. In den verschiedenen Schifffahrts-Verträgen wird zwischen dem eigentlichen Königreich Dänemark und den Deutschen Herzogthümern kein Unterschied gemacht. Die Holsteinischen und Schleswischen Schiffe erhalten die Bezeichnung eingebrannt: Dansk Eiendom. — Hinsichtlich der Bemannung der Schiffe, der Cabotage u. a. finden sich in der Landesgesetzgebung ebenso wenig distinguirende Bestimmungen.

vollständige Zusammenstellung der Waarenzölle bei der Einfuhr, dem Durchgange, der Ausfuhr, und sonstiger dahin gehöriger Abgaben und Vorschriften, als auch die Bestimmungen wegen der die Schiffe betreffenden Auflagen u. a. enthält. Durch spätere Verordnungen sind freilich manche Veränderungen hierin eingeführt worden, doch ist im Allgemeinen die Basis dieselbe geblieben *).

Nach Vorschrift der Zollverordnung von 1838 (§. 37) soll nun in der Behandlung privilegirter und unprivilegirter Nationen folgende Unterscheidung beobachtet werden. Die Schiffe und Ladungen der letzteren haben sowohl die tarifmässigen Schiffslastgelder mit 50 pCt. Erhöhung, als auch von den Waaren, welche zur Verzollung oder zur Creditaufgabe bestimmt sind, ausser dem tarifmässigen Einfuhrzoll den halben Betrag desselben als Erhöhungszoll zu erlegen.

Nach einer Bekanntmachung vom 8. November 1838 waren zu der Zeit folgende Nationen in Bezug auf Schifffahrt und Handel als privilegirt zu behandeln:

1) Grossbritannien und Irland. 2) Die Niederlande. 3) Russland. 4) Portugal. 5) Das Königreich Beider Sicilien. 6) Spanien. 7) Hamburg. [8) Genua]. 9) Frankreich. 10) Die Vereinigten Staaten von Amerika. 11) Das Osmanische Reich. 12) Preussen. 13) Norwegen. 14) Schweden **). 15) Der Kirchenstaat. 16) Der Mexicanische Freistaat. 17) Brasilien. 18) Oesterreich. 19) Belgien. 20) Bremen. 21) Griechenland.

Seitdem sind nun noch hinzugekommen: Finnland und Helgoland; (Circulair v. 31. August 1839) Oldenburg (Pat. v. 7. Mai 1841); Lübeck (Pat. v. 2. Januar 1841); Venezuela (Pat. v. 7. Septbr. 1839); Sardinien (Pat. v. 6. März 1844); Hannover, in Folge des Vertrages vom 13. April 1844; Mecklenburg, nach dem Vertrage vom 25. Novbr. 1845. (Das Königreich Beider Sicilien, bestätigt durch den Vertrag vom 15. Januar 1846 und Griechenland, durch den Vertrag vom ^{13. December 1843}_{31. October 1846}.)

Nachdem bereits am 14. April 1842 zur Beförderung des directen Handels mit fremden Welttheilen eine provisorische Verordnung erlassen war, ist dieselbe durch Patent vom 22. März 1844 mit einigen Modificationen der Bedingungen, unter denen die Begünstigung Statt finden soll, verlängert worden. Das Patent bestimmt folgendes:

§. 1. Für alle Transatlantische, Afrikanische, Ostindische und Chinesische Producte, mit Ausnahme von Rum und Arrac, wird eine Remission von 25 pCt. des Einfuhrzolles und des Betrages der Sporteln, unter nachstehenden Bedingungen zugestanden:

a) dass es bei der Ausclarirung von Unseren Westindischen Inseln durch die dort ausgefertigten Zollexpeditionen,

*) Zollverordnung vom 1. Mai 1838 §. 151 — 177. Vgl. J. Kühl, Handbuch der Zollgesetzgebung in den Herzogthümern Schleswig und Holstein. 2. Aufl. Kopenh. 1843. Ueber die Schiffsabgaben s. S. 46—54.

**) Von Salz, welches zur Verzollung oder Creditaufgabe in Schwedischen Schiffen eingeführt wird, ist jedoch ausser dem tarifmässigen Einfuhrzoll der halbe Betrag desselben als Erhöhungszoll zu entrichten.

und bei der Ausclarirung von anderen Orten durch Attest des beikommenden Dänischen Consuls, oder falls ein solcher nicht am Abladungsorte befindlich, der Ortsobrigkeit oder des Zollamts dargethan wird, dass die Waaren in einem Transatlantischen Hafen oder in einem ausserhalb des Mittelmeeres belegenen Afrikanischen Orte, oder in Ostindien oder China eingeladen sind;

b) dass die Waaren von dem declarirten Einladungsorte directe nach einem zollpflichtigen Hafen im Königreich oder in den Herzogthümern in inländischen oder in Schiffen fremder, privilegirter Nationen geführt werden, die bei ihrer diesseitigen Ausclarirung nach einem der vorgenannten überseeischen Hafen wenigstens die Hälfte ihrer Lastträchtigkeit mit Waaren, die sie in einem zollpflichtigen Hafen in dem Königreich oder in den Herzogthümern eingenommen, bestaut haben, und deren Ausladung in irgend einem Transatlantischen oder in einem ausserhalb des Mittelmeers belegenen Afrikanischen Orte oder in Ostindien oder China, durch einen, wie oben bezeichneten, Attest dargethan wird;

c) dass der Betrag des Sundzolls in der Remission abgezogen wird, wenn der Sund, die Belte oder der Schleswig-Holsteinische Canal nicht passirt sind.

§. 2. In den Fällen, in welchen nach §. 1. die Remission im Einfuhrzoll und den Sporteln zugestanden wird, kommt den Betreffenden eine gleiche Remission von 25 pCt. zu, in den beim Eingehen zu erlegenden Lastgeldern für die mit revisionsberechtigten Waaren bestaute Lastenzahl des Schiffes.

§. 3. Diese Unsere Verfügung soll nur bis zum Ausgang des Jahres 1848 Gültigkeit haben. Jedoch ist es Unser Wille, dass die Remission resp. für Ladung und für Schiff den Betreffenden hinsichtlich der vor Ablauf des Jahres 1848 diesseits zurückkehrenden Schiffe vorbehalten sein soll, wenn dieselben im Uebrigen den durch die gegenwärtige Verfügung zugeschriebenen Bedingungen nachgekommen sind.

Der Handel mit Grönland und den Faröern wird ausschliesslich für Königliche Rechnung betrieben. Von dem Verkehr mit Island *) sind andere Nationen durch bedeutende Differenzialzölle ausgeschlossen. Fremde, welche nach Island zu handeln wünschen, sollen nämlich bei der Rentekammer den erforderlichen Pass nachsuchen, welcher für jede Reise, hin und retour, unter Wegfall aller Zollabgaben, mit 50 Rbthlr. pr. Commerz-Last der Trächtigkeit des Schiffes — (bei Ladungen Bauholz 20 Rbthlr.) — zu berichtigen ist. Verordn. v. 11. Septbr. 1816. — Altona gilt in Hinsicht der Waarenversendungen nach Island als inländisch. Dagegen hinsicht-

*) Ueber die Verhältnisse des Isländischen Handels findet sich eine umfassende Erörterung in dem Centralblatt für Handel, Schifffahrt und Industrie für die Herzogthümer Schleswig, Holstein und Lauenburg. 1847. S. 243.

lich der Ausfuhr von Island als fremd. (Pat. v. 13. Dec. 1843.) In den meisten Handels- und Schiffahrts-Verträgen sind demnach die genannten Dänischen Besitzungen ausdrücklich ausgenommen, in einigen Verträgen ist dem andern contrahirenden Staate das Recht der meistbegünstigten Nation auch für diesen Verkehr eingeräumt, was aber bis jetzt in der Praxis auf dasselbe hinauskommt.

Was die Dänischen Besitzungen in Westindien anlangt, so ist St. Thomas ein völliger Freihafen, wo Waaren ohne Unterscheidung der Flagge und des Ursprungs, gegen Entrichtung einer kleinen Abgabe (ca. 1 pCt. vom Werthe), eingeführt und ausgeführt werden können. — Die commerciellen Verhältnisse von St. Croix sind durch Verordnung vom 6. Juni 1833 regulirt worden. Alle fremden Schiffe und Waaren werden auch dort zugelassen; für die Einfuhr aus einem fremden (oder inländischen nicht-zollpflichtigen) Platze, so wie für die Ausfuhr dahin, sind jedoch zur Bevorzugung des Dänischen Handels bedeutende Differenzialzölle angeordnet; z. B. beträgt der Ausfuhrzoll von Zucker nach Dänischen Häfen nur 5 pCt., nach andern Plätzen 12½ pCt. Fremde Erzeugnisse, in Dänischen Schiffen eingeführt, haben nur die Hälfte des tarifmässigen Zolles von 12½ pCt. zu bezahlen. Dänische Producte oder fremde Producte, welche schon in Dänemark dem Zolle unterlegen haben, gehen, unter Dänischer Flagge importirt, zollfrei ein.

Bedingung der Nationalität eines Dänischen Schiffes ist, dass dasselbe das ausschliessliche Eigenthum Dänischer Unterthanen sei und der Capitain an einem Dänischen Orte das Bürgerrecht erworben habe. Ist das Schiff im Auslande erbaut, so muss vor der Nationalisirung die vorgeschriebene Abgabe entrichtet werden. Dieselbe beträgt per Commerzlast:

für Schiffe aus Föhrenholz	für Schiffe aus Eichen- u. a. Holz	für eiserne Schiffe
unter 10 C.-L. 8 Rthlr. 36ß	12 Rthlr. 24ß	8 Rthlr. 36ß
über 10—50 C.-L. 4 „ 18 „ 6 „ 12 „ 4 „ 18 „		
über 50 C.-L. 20/100 vom Werthe	6 „ 12 „ 4 „ 18 „	

(Verordnung, betreffend eine veränderte Einrichtung des Seepasswesens v. 9. April 1816 u. Zollverordnung v. 1838 §. 143.)

Eine wichtige Stelle bei den commerciellen Beziehungen Danemarks zu andern Staaten nimmt der Sundzoll ein. Die Grundlage der gegenwärtigen Verhältnisse dieses Seezolles bildet fortwährend die am 13. August im Jahre 1645 zu Christianopel zwischen Dänemark und den Niederlanden getroffene Vereinbarung. Unter Zugrundelegung des damals aufgestellten Tarifs hat eine neue Regulirung des Sundzolles Statt gefunden, durch die zwischen Dänemark und Grossbritannien am 13. August 1841, so wie zwischen Dänemark und Schweden und Norwegen am 23. August desselben Jahres abgeschlossenen Conventionen. Die Hauptbestimmungen derselben sind: Die Zollansätze der in der

Christianopeler Zollrolle von 1645 namhaft gemachten Artikel bleiben unverändert, für eine gewisse Anzahl Handelsartikel sollen die zwischen den betreffenden beiderseitigen Commissarien vereinbarten neuen Tarifsätze eintreten, von den übrigen in den Tarifen nicht aufgeführten Artikeln wird der Zoll nach dem Werthe am Verladungsplatze mit 1 pCt. erhoben. — Die Conventionen sind bis zum 15. Juni 1851 geschlossen und dauern von da an fort mit dem Vorbehalt einer zwölfmonatlichen Kündigung. — Die im Jahre 1846 zum Schluss gekommenen Verhandlungen wegen Erneuerung des Vertrages mit Preussen haben noch eine spätere Herabsetzung des Sundzolles für einige wichtige Artikel herbeigeführt, nämlich für Korn- und Kartoffel-Branntwein, Baumwolle und Rohzucker.

In dem officiell publicirten Sundzoll-Tarif vom 23. December 1841 werden als privilegirte Nationen bezeichnet: Belgien, Brasilien, Frankreich, Grossbritannien, die Hansestädte, Holland, Mexico, Norwegen, Oldenburg, Oesterreich, Preussen, Russland, Spanien, Schweden, Venezuela, Vereinigte Staaten von Amerika. — Seitdem sind nun hinzugekommen: Griechenland, Hannover, Mecklenburg-Schwerin, Sardinien, das Königreich beider Sicilien.

Die übrigen Flaggen gelten als nicht privilegirte und haben ausser anderen Extra-Abgaben um ¼ erhöhte Zollsätze zu entrichten.

Die Stadt Rostock so wie die Pommerschen Städte Kolberg und Kammin haben nach altem Herkommen für ihren Handel gewisse Privilegien beim Sundzoll.

Das Rostocker Privilegium besteht darin, dass für in Rostocker Schiffen verladenen Weizen, Roggen und Gerste ein geringerer Sundzoll bezahlt wird, nämlich:

für Weizen..... pr. Last statt 48 Stüver } 12 St. u. 6 St.
 „ Roggen und Gerste „ „ 24 „ } Defension.

Bei andern Getreidearten und sonstigen Artikeln findet kein Unterschied Statt.

Was Kolberg und Kamin anlangt, so ist durch geheime Declaration abseiten Danemarks vom 17. Juni 1818 die Befreiung vom Sundzoll für die Schiffe und Ladungen, welche das wirkliche Eigenthum in Kolberg und Kammin wohnender Kaufleute sind, anerkannt worden. (S. Scherer. Der Sundzoll. S. 214.)

X. a. Schweden.

Wenngleich fast sämmtliche jetzt in Kraft befindliche Handels- und Schiffahrts-Verträge und sonstige Uebereinkünfte von beiden Königreichen Schweden und Norwegen gemeinschaftlich geschlossen sind, so hat doch jedes derselben seine besondere Zoll- und Schiffahrts-Gesetzgebung. Norwegischen Schiffen ist nicht einmal die Cabotage zwischen Schwedischen Häfen verstattet, und umgekehrt die Schwedische Flagge von der Küstenfahrt zwischen Norwegischen Häfen ausgeschlossen. —

Die Schwedische Zolltaxe vom 23. October 1841 (Swensk Författnings-Samling 1841, No. 57) enthält auf den Grund schon früher bestandener Anordnungen (v. 10. Novbr. 1724, 23. Febr. 1726, 20. Octbr. 1824 u. 19. Octbr. 1833) in ihrem Anhang, in Rücksicht auf die Begünstigung der nationalen und der dieser gleichgestellten Flaggen, so wie des directen Handels mit aussereuropäischen Plätzen, hauptsächlich folgende Bestimmungen:

Für alle Waaren, die in fremden, der nationalen Flagge nicht ausdrücklich in dieser Beziehung gleichgestellten Schiffen ankommen, wird der tarifmässige Zoll um 40 pCt., und für alle Waaren, die in solchen Schiffen ausgeführt werden, um 50 pCt. erhöht. — Das Königl. Commerz-Collegium fertigt jährlich eine Uebersicht der bestehenden Verträge an, welche, so oft Veränderungen eingetreten sind, in der Gesetzsammlung bekannt gemacht werden. Vgl. Swensk Författnings-Samling 1840, No. 3; — 1841, No. 6; — 1842, No. 4; — 1844, No. 17; — 1845, No. 4; — 1846, No. 7; — (1847, den 17. März).

Das Lastgeld beträgt für Schwedische und begünstigte fremde Schiffe 12 β Schw. Bco., für sonstige fremde Schiffe 36 β Schw. Bco. für jede Last, berechnet nach dem Schwedischen Messbrief; das Lastgeld wird jedes Mal sowohl eingehend als ausgehend bezahlt. Wenn jedoch ein Schwedisches oder begünstigtes fremdes Schiff im Laufe eines Kalenderjahres mehrere Reisen zwischen Schweden und auswärtigen Plätzen macht, wird diese Schiffsabgabe ausgehend nur für die erste Reise und kommend, nur wenn das Fahrzeug Ladung hat, erlegt.

Die Schwedische Schifffahrt nach entfernten Plätzen geniesst folgende Vorzüge: einen Zollrabatt von 15 pCt. für Producte und Erzeugnisse von Ländern, belegen auf dem Festlande von Amerika, nördlich vom 25. Grad nördlicher Breite, oder von einer fremden Colonie in Westindien, bei directer Einfuhr daher in Schwedischen Schiffen, so wie für Schwedische Producte und Erzeugnisse bei directer Ausfuhr nach fremden Colonien in Westindien; — einen Zollrabatt von 25 pCt. für Schwedische Producte und Erzeugnisse bei directer Ausfuhr in Schwedischen Schiffen nach der Insel St. Barthelemy, nach Plätzen an der Ostküste des Amerikanischen Festlandes, südlich vom 25. Grad nördlicher Breite oder nach dem Cap der guten Hoffnung, und für Producte und Erzeugnisse dieser Plätze bei directer Einfuhr daher in Schwedischen Schiffen; — einen Zollrabatt von 33 $\frac{1}{3}$ pCt. für Schwedische Producte und Erzeugnisse bei directer Ausfuhr in Schwedischen Schiffen nach Plätzen jenseits des Cap der guten Hoffnung, so wie nach Häfen jenseits des Cap Horn, so wie für die Producte und Erzeugnisse dieser Länder bei directer Einfuhr daher in Schwedischen Schiffen, und wofür nicht, wie für die aus Ostindien kommenden, besondere Eingangsabgaben im Zolltarife bestimmt sind.

Die vorgemerkten Zollbegünstigungen kommen bei den betreffenden directen Fahrten der Mehrzahl der fremden Flaggen mit zu Gute, in Folge der in den meisten Schwedischen

Schiffahrts-Verträgen enthaltenen ausdrücklichen Bestimmung, dass auch rücksichtlich der Einfuhr und Ausfuhr von und nach dritten Plätzen gegenseitige Gleichstellung mit der nationalen Flagge hinsichtlich aller Abgaben von der Ladung Statt finden solle. Die Staaten, denen dies Recht zusteht, sind: Norwegen, Oesterreich, Preussen, Hannover, Oldenburg, Mecklenburg, Hamburg, Bremen, Dänemark, Niederlande, Belgien, Portugal, Sardinien, Toscana, Kirchenstaat, Griechenland, Türkei, Russland, Vereinigte Staaten von Amerika, Venezuela. Für Spanische Schiffe tritt die Gleichstellung mit der nationalen Flagge nur dann ein, wenn sie Spanische Erzeugnisse geladen haben.

Die Cabotage zwischen Schwedischen Plätzen ist ausschliesslich den Schwedischen Schiffen vorbehalten; jedoch ist fremden Schiffen gleichwie den einheimischen gestattet, ihre Ladung successive in mehreren Schwedischen Häfen, wo sich Zollämter befinden, zu vervollständigen.

Die verschiedenen Vorschriften in Betreff der Nationalität Schwedischer Schiffe sind zusammengefasst in der Königl. Schwedischen Verordnung vom 1. März 1841. Hiernach ist erforderlich, dass das Schiff Schwedischen Unterthanen eigenthümlich zugehöre, dass es im Schwedischen Reiche gebauet oder in gehöriger Weise naturalisirt sei, dass der Capitain und die Steuerleute Schwedische Unterthanen seien und mindestens drei Vierteltheile der Bemannung aus Schweden oder Norwegern bestehe. Die vorgeschriebenen Schiffsdocumente sind: Beilbrief, Messbrief, Musterrolle und Freibrief.

Für auf Schwedischen Werften für fremde Rechnung gebaute Schiffe wird der bezahlte Eingangszoll für die Schiffsmaterialien zurückvergütet. Für die Nationalisirung eines im Auslande gebaueten Schiffes ist eine Abgabe von 25 pCt. des Kaufpreises zu entrichten *).

X. b. Norwegen.

Die für Schweden bestehenden Handels- und Schiffahrts-Verträge haben sämmtlich auch für Norwegen volle Gültigkeit; einseitig von Norwegen ist nur eine Reciprocitäts-Declaration mit Lübeck ausgewechselt worden.

In dem Norwegischen Tarife für Waarenzölle und Schiffsabgaben (v. 23. Septbr. 1842) ist im §. 8 bemerkt: die im Tarife angeordneten Sätze hätten für Norwegische und (nach einer Uebereinkunft v. 4. August 1827) Schwedische Schiffe und deren Ladungen Geltung; hinsichtlich der fremden Schiffe

*) Durch §. 24 der Zollverordnung wird noch besonders verfügt, dass Capitaine und Mannschaft Schwedischer Cravel-Schiffe (im Gegensatz der auf Clink gebaueten Schiffe) bei ihrer Ankunft in einem Schwedischen Hafen je nach dem Platze, woher sie gekommen, aus der Zollkasse eine bestimmte baare Prämie ausgezahlt erhalten; z. B. bei Fahrten aus dem Mittelmeer der Capitain 9 Rthlr. Schw. Bco., der Steuermann 4 Rthlr. 24 β , Jeder von der Mannschaft 3 Rthlr. 28 β .

und deren Ladungen kämen die speciellen den Zollämtern ertheilten Vorschriften in Anwendung.

Die für fremde unprivilegirte Schiffe gegenwärtig bestimmte Erhöhung der Schiffs- und Ladungs-Abgaben ist im Allgemeinen auf 50 pCt. der tarifmässigen Sätze festgesetzt; für Spanische Schiffe und deren Ladungen tritt jedoch nur eine Erhöhung der Abgaben um 25 pCt. und für Waaren unter Holländischer Flagge ein- und ausgeführt ein Zollaufschlag von nur 10 pCt. ein.

Als privilegirte Nationen, ausser denen, mit welchen besondere Handels- und Schiffahrts-Verträge bestehen, gelten zur Zeit noch Lübeck, Belgien, Frankreich, Portugal, Brasilien.

Die Frachtfahrt zwischen Norwegischen Häfen ist ausschliesslich der nationalen Flagge, die Cabotage zwischen Norwegen und Schweden, wie bereits oben bei Schweden bemerkt, den Schiffen beider Reiche vorbehalten worden.

Das Recht die Norwegische Flagge zu führen hat jedes Schiff, welches auf einer inländischen Werfte erbaute, oder gegen eine Abgabe von 8 Spec. Rthlr. für jede Norwegische Commerz-Last der Schiffsgrösse naturalisirt, das ausschliessliche Eigenthum Norwegischer Bürger ist. — Jedem Norwegischen Schiffe ist das Norwegische Wappen und die Bezeichnung: „Norske Eiendom“ eingebrannt.

XI. Niederlande.

Durch das Zollgesetz vom 26. August 1822 für das Vereinigte Königreich der Niederlande ward in Betreff der Schiffsabgaben bestimmt, dass die nationalen Schiffe ein jährliches Tonnengeld von nur 45 Cents für die Tonne bei ihrem ersten Einlaufen, und von ebenfalls 45 Cents bei ihrem ersten Auslaufen zu entrichten haben, während die fremden den nationalen nicht gleichgestellten Schiffe bei dem jedesmaligen Besuche eines Niederländischen Hafens einer Abgabe von 1 Fl. 5 Cents unterworfen seien. Zugleich hat jedoch das erwähnte Zollgesetz (Art. 294) den Grundsatz aufgestellt, dass in Betreff aller eigentlichen Schiffsabgaben die Schiffe derjenigen Staaten, welche in dieser Beziehung Reciprocität gewähren, in den Niederländischen Häfen (in Europa) der nationalen Flagge ganz gleich zu behandeln seien. Da nun die Niederländische Regierung diesem Grundsatz gemäss den Schiffen aller derjenigen Staaten, welche laut officieller Erklärung in ihren Häfen die Niederländischen Schiffe mit der einheimischen Flagge in Rücksicht der das Schiff treffenden Abgaben und Gebühren gleichmässig behandeln, was die eigentlichen Schiffsabgaben anlangt, die Begünstigung der nationalen Flagge zuwendet, und diess im Laufe der Zeit durch Verträge oder Reciprocitäts-Declarationen oder auch ohne solche fast allen schiffahrttreibenden Staaten zugesichert

worden ist *), so beschränkt sich in Rücksicht der Schiffsabgaben die Bevorzugung der nationalen Rhederei auf den factischen Umstand, dass die Niederländischen Schiffe der Natur der Sache nach von der einmaligen Entrichtung der Tonnengelder für das ganze Jahr mehr Nutzen ziehen, als die fremden Schiffe, welche meistens die Niederländischen Häfen im Laufe desselben Jahres nicht so regelmässig wieder besuchen.

Was die Waarenzölle betrifft, so ward durch das erwähnte Zollgesetz von 1822 die Regel aufgestellt, dass bei der Einfuhr und Ausfuhr in Niederländischen Schiffen ein Zollrabatt von 10 pCt. eintreten solle; bei der Einfuhr von Salz und Zucker war die Zollbegünstigung der nationalen Flagge bedeutender. Das neue Tarifgesetz vom 19. Juni 1845 hat diese Regel festgehalten, aber die speciellen Zollbegünstigungen noch bedeutend erweitert. Die betreffenden Anordnungen dieses Gesetzes lauten:

Art. 4. „Alle Güter, welche zur See unter Niederländischer Flagge ein- oder ausgeführt werden, geniessen einen Rabatt von 10 pCt. auf den Betrag der Einfuhr- oder Ausfuhr-Abgaben, ausgenommen diejenigen, hinsichtlich derer im Tarif selbst eine besondere Begünstigung für die Einfuhr unter nationaler Flagge bewilligt ist. — Auf die Eingangsabgaben von Weizen, Roggen, Spelt, Buchweizen, Gerste, Malz und Hafer wird ein Rabatt von 2 Gulden pr. Last verliehen.

Art. 5. Die Verminderung oder Befreiung von Abgaben, durch das Gesetz oder den Tarif zu Gunsten der Niederländischen Schiffe bestimmt, kommt für alle Güter in Anwendung, ein- oder ausgeführt in Schiffen mit Niederländischen Seebriefen versehen.“

Unter den Differenzial-Einfuhrzöllen des Tarifs sind die wichtigsten:

	in Niederländischen Schiffen	in fremden Schiffen
Mandeln..... pr. 100 Z	aus dem } Fl. 1.75	Fl. 2.00
Corinthen.....	Mittelmeer } „ 0.75	„ 1.00
Rosinen.....	„ „ „ 0.40	„ 0.60
Pottasche.....	„ „ „ 0.30	„ 0.60
Soda.....	„ „ „ 0.20	„ 0.40
Hanf.....	„ „ „ 0.25	„ 0.50
Eisen.....	„ „ „ 1/2 %	„ 1 %
Baumwolle.....	„ „ frei	„ 0.50
Steinkohlen..... pr. 1000 Z	„ frei resp.	„ 1.50 & 2.00
Baumöl..... pr. Fass	„ 1.00	„ 1.50
Rohzucker..... pr. 100 Z	„ 0.20	„ 1.00
Thee.....	„ resp. „ 7 u. 12 resp.	„ 18 u. 34
Saat..... pr. Last	„ 1.00	„ 2.00

Durch eine nachträgliche Verordnung vom Januar 1846 sind für die genannten, so wie ausserdem für andere Artikel noch bedeutend höhere Differenzial-Zölle bestimmt worden, sobald die betreffenden Waaren aus einem Lande

*) In einer im Jahre 1845 den Generalstaaten vorgelegten Uebersicht sind als solche Staaten, abgesehen von den weiter unten zu erwähnenden, mit welchen förmliche Verträge bestehen, genannt: Dänemark, Hannover, die Hansestädte, Mecklenburg, Oldenburg, Portugal, Oesterreich, Schweden, Norwegen, Sicilien; (letzteres jedoch nur rück-sichtlich der Schiffe, die der Rhederei von Messina angehören).

stammen oder durch selbiges transitirt haben, wo Niederländische Erzeugnisse höher besteuert werden, als wenn dieselben Artikel aus andern Ländern eingeführt worden. — Diese Maassregel war hauptsächlich als Retorsion gegen das Belgische Differenzial-Zollsystem gerichtet und scheint nach dem Vertrage mit Belgien vom 29. Juli 1846 ihre praktische Bedeutung verloren zu haben.

Thran und Fische, als Fang Niederländischer Schiffe, sind zollfrei, sonst unterliegen sie einer Abgabe von 1 Gulden pr. Fass Thran, und von 3 Gulden pr. 100 Pfund Fische.

Die von den Niederlanden abgeschlossenen Schiffahrts-Verträge berechtigen in gewissen Beziehungen auch andere Flaggen zur bedingten Theilnahme an der den Nationalschiffen zustehenden Tarifbegünstigung. Verträge dieser Art bestehen mit Preussen, Belgien, Grossbritannien, Frankreich, Sardinien, Türkei, Griechenland, Russland, Vereinigte Staaten von Amerika, Mexico, Columbien.

Bei der Ausfuhr findet in den Niederlanden im Allgemeinen kein Unterschied zwischen nationalen und fremden Schiffen Statt.

Die Ausfuhr aus den Niederlanden nach den Niederländischen Colonien ist von den Ausgangszöllen, so weit solche noch bestehen, befreit, mit Ausnahme weniger Artikel, wie gebrochenes Glas, Seifensieder- und Salzsieder- und Salz- u. a.

Die Frachtfahrt zwischen Niederländischen Häfen ist der nationalen Flagge vorbehalten. — Ausnahmsweise ist das Recht der Cabotage den Russischen Schiffen, während der Dauer des am 1. September 1846 mit Russland abgeschlossenen Handels- und Schiffahrts-Vertrages, und, so viel bekannt, durch einen Separat-Artikel zu dem Vertrage vom 3. Juni 1837 auch Preussischen Schiffen während der Dauer dieses Vertrages zugestanden worden.

Hinsichtlich des Verkehrs zwischen den Niederlanden und dem Niederländischen Ostindien sind fremde Schiffe nicht geradezu ausgeschlossen, aber hohen Differenzialzöllen unterworfen, welche freilich indirect der nationalen Flagge das Privilegium dieser Frachtfahrt verschaffen. — Der Verkehr des Mutterlandes mit den übrigen Colonien (Guyana, u. a.) ist ausschliesslich den Niederländischen Schiffen vorbehalten.

Bedingungen der Nationalität eines Niederländischen Schiffes sind, dass dasselbe auf einer einheimischen Werfte gebauet ist und darüber ein durch den Schiffsbaumeister beedigter Beilbrief beigebracht wird; — dass nur Niederländische Unterthanen, welche in den Niederlanden selbst ansässig sind, Antheil daran haben; — dass der Capitain sein Domicilium in den Niederlanden habe.

Eine Naturalisation in der Fremde gebaueter Schiffe ist jetzt nicht mehr zulässig.

Was die Niederländische Schiffahrts-Gesetzgebung in Bezug auf die Colonien anlangt, so ist der Verkehr mit dem Niederländischen Guyana überhaupt der nationalen Flagge vorbehalten, von Fremden ist nur den Amerikanern hier ein

beschränkter Verkehr gestattet. Amerikanische Schiffe dürfen nämlich Provisionen importiren, und Melasse ausführen.

Die Insel Curaçao ist als Freihafen sämtlichen Flaggen zugänglich.

Im Niederländischen Ostindien werden an den dazu bestimmten Häfen sämtliche Flaggen und deren Ladungen zugelassen. Zur Begünstigung der Niederländischen Schiffahrt und des Verkehrs mit dem Mutterlande bestehen jedoch bedeutende Differenzialabgaben sowohl in Hinsicht der Hafengelder als auch besonders der Waarenzölle, und dies nicht minder bei der Einfuhr als bei der Ausfuhr; ausserdem wirkt zu diesem Zwecke noch ganz besonders das Monopolssystem der Niederländischen Maatschappy. Der Unterschied in den Waarenzöllen beträgt, zum Nachtheil des fremden Verkehrs, fast durchgängig das Doppelte der Tarifsätze für den Niederländischen Handel, z. B.

E i n f u h r:

	in Niederländischen Schiffen *)	in fremden Schiffen
Wollen- u. Baumwollen-Waaren vom Werthe†	12½ %	25 %
Glas und Glaswaaren†	12	24
Leder und Lederwaaren†	12	24
Papier†	12	24
Eisen und Stahl††	6	12
Schiffsgeräth††	12	24
Eisenwaaren††	12	24
Seidenwaaren††	12	24
Zink††	12	24

A u s f u h r:

	in Niederländischen Schiffen nach den Niederlanden	in fremden Schiffen oder nach fremden Plätzen
Zucker..... pr. Picul	nichts	1 Gulden
Kaffe.....	2 Gulden	4
Arrac.....	nichts	6 % vom Werthe
Zinn.....	2 Gulden	4 Gulden
Kupfer, Japanisches	3½	7

Durch den mit Belgien am 29. Juli 1846 abgeschlossenen Vertrag ist Belgischen Schiffen die Befugniss ertheilt, aus dem Niederländischen Ostindien an 16 Millionen Pfund Colonial-Waaren (wobei die Ausfuhr von Stuhlrohr in Bündeln und Sapanholz nicht einzurechnen) zu gleichem Zolle wie für die Ausfuhr unter Niederländischer Flagge nach den Niederlanden, unter Aufschlag von nur 11 pCt. jenes Zollbetrages, direct nach Belgischen Häfen auszuführen.

Grossbritannien, Frankreich, Belgien, Russland, Griechenland und die Schweiz haben die vertragsmässige Zusicherung, dass ihre Unterthanen und ihr Handel im Niederländischen Ostindien stets auf den Fuss der meistbegünstigten Nation behandelt werden sollen.

Durch Verordnung des General-Gouverneurs des Niederländischen Ostindiens vom 9. September 1846 ist die Stadt Macassar auf der Insel Celebes zum Freihafen erklärt worden,

*) Es kommt die Bedingung hinzu, dass die eingeführten Waaren respective† Niederländischen Ursprungs seien, oder†† direct von den Niederlanden eingeführt werden.

wo vom 1. Januar 1847 an Waaren aller Art, ohne Unterschied der Flagge, frei von allen Abgaben für Schiff und Ladung, ein- und ausgeführt werden dürfen. (Vgl. Handels-Archiv I, S. 42. II, S. 250).

XII. Belgien.

Was die Belgische Gesetzgebung hinsichtlich der das Schiff treffenden Abgaben anlangt, so war diese während der Vereinigung Belgiens mit Holland durch das gemeinschaftliche Zollgesetz vom 26. August 1822 regulirt. Wie in dem Königreich der Niederlande so sind auch in Belgien die damals getroffenen Anordnungen und der wegen Reciprocität aufgestellte Grundsatz beibehalten worden. Hiernach wird jedem fremden Staate, der wegen entsprechender Gleichstellung der Belgischen Flagge in seinen Häfen eine offizielle Erklärung giebt, auch für seine Schiffe eine gleich günstige Behandlung in Rücksicht aller eigentlichen Schiffsabgaben wie die National-Schiffe sie geniessen, ohne Umstände zugesichert.

In weiterer Anwendung dieses Grundsatzes wegen Reciprocität bei den Schiffsabgaben hat die Belgische Regierung sich noch dazu verstanden, den Schiffen der meisten fremden Staaten, gleich wie den Belgischen Schiffen, auch den vollen Betrag des Scheldezolles, welcher von Holland in Folge des Vertrages vom 19. April 1839 erhoben wird, baar zurückzuerstatten. In den Schiffahrts-Vereinbarungen, welche Belgien abgeschlossen hat, ist in der Regel diese Zurerstattung des Scheldezolles ausdrücklich bestimmt. In einer officiellen Liste vom Jahre 1845 über die in Bezug auf die Vergütung jener Abgabe der nationalen gleichgestellten fremden Flaggen werden namhaft gemacht:

Amerika, England, Oesterreich, Bremen, Brasilien, Dänemark, Spanien, Hamburg, Lübeck, Mecklenburg, Norwegen, Oldenburg, Ostfriesland, Portugal, Preussen, Rio de la Plata, Römische Staaten, Russland, Salonichi, Sardinien, Schweden, Türkei (und im Allgemeinen alle die unter Türkischer Flagge fahrenden und zu einem Theile des Osmanischen Reiches gehörigen Schiffe,) Holland, Toskana, Syrien (mit Einbegriff von Aleppo und Alexandrien).

Die Cabotage ist den nationalen Schiffen vorbehalten. — In Nothfällen einlaufende Schiffe, wenn sie keine Handelsoperationen vornehmen, sind von den Tonnengeldern befreit.

Die allgemeine Zollverordnung vom Jahre 1822 hatte, wie bereits oben bei den Niederlanden bemerkt, zur Begünstigung der Einfuhr und Ausfuhr in nationalen Schiffen in Betreff des Waaren-Zolltarifes ein einfaches System angeordnet; nämlich, mit Ausnahme der Artikel Rohzucker und Salz, hinsichtlich derer specielle Differenzialzölle angesetzt waren, sollte bei allen übrigen Tarifsätzen auf die unter nationaler Flagge ein- und ausgeführten Waaren ein Erlass von 10 pCt. vom Zollbetrage eintreten. Statt dieser einfachen Norm ist

nun durch das Gesetz vom 21. Juli 1844 ein äusserst weitläufiges und complicirtes Differenzialsollsystem in Belgien eingeführt worden. Es würde hier viel zu weit führen, die Specialitäten desselben auch nur einigermaßen zu erörtern. Es muss genügen, einige der wichtigeren Bestimmungen und einzelne Beispiele der discriminirenden Behandlung hier vorzulegen.

Die Basis des Zollrabattes von 10 pCt. zu Gunsten der nationalen Flagge ist für alle Rohstoffe, bei welchen keine specielle Zolldifferenz sonst im Tarife bestimmt wird, beibehalten, nur wird jener Zollrabbat auf 20 pCt. erhöht für die directe Einfuhr jener Artikel von jenseits des Cap der guten Hoffnung und des Cap Horn.

Für verarbeitete Artikel (*objets manufacturés*) hört jener Zollrabbat auf und tritt statt dessen bei der Einfuhr derselben unter fremder Flagge oder zu Lande ein Zollzuschlag von 10 pCt. ein.

Belgische Schiffe, welche von transatlantischen oder von jenseits der Strasse von Gibraltar belegenen Plätzen kommen, können ohne ihren Anspruch auf die im Tarife bestimmten Begünstigungen zu verlieren, Zwischenhäfen anlaufen, um daselbst Ordres zu empfangen, vorausgesetzt, dass sie daselbst keine Handelsgeschäfte vornehmen und weder einen Theil der Ladung löschen, noch zuladen. Fremde Schiffe behalten die entsprechende Berechtigung nur unter speciellen beschränkenden Bedingungen, welche der Gegenstand späterer nachträglicher Verordnungen geworden sind.

Das am 11. November 1846 hierüber erlassene Gesetz bestimmt: bis zum 31. December 1849 sollen fremde Schiffe Zwischenplätze anlaufen können, ohne die Vergünstigung der directen Importation zu verlieren, sobald sie nachweisen, dass der Aufenthalt im Zwischenhafen nicht länger als drei Tage gedauert hat, dass die Verladung mit der Bestimmung nach Belgien und auf den Namen eines Belgischen Hauses Statt gefunden hat, sei es als Propregeschäft, oder in directer Consignation. Als Beweis hierfür muss die Chartepartie, oder in Ermangelung derselben das Manifest oder die Connossemente mit dem Visum des Belgischen Consuls am Abgangs-orte versehen sein, und eine gleichfalls visirte Erklärung des Capitains beiliegen, dass er kein anderes Document derselben Art gezeichnet habe, noch zeichnen werde. — Das Einlaufen von Zwischenhäfen in erwiesenen Nothfällen ist ebenfalls ausgenommen.

Erzeugnisse von Asien, Afrika und Amerika, welche direct unter der Flagge des Landes kommen, woher sie stammen und woher sie ausgeführt sind, können zu gleich niedrigen Zöllen, als unter Belgischer Flagge, zugelassen werden, wenn diese in dem betreffenden Lande ebenfalls keinen andern oder höhern Abgaben unterliegt, als die National-Schiffe.

Als Beispiele der Belgischen Differenzialzollgesetzgebung mögen nachstehende Tarifsätze erwähnt werden:

	in Belgischen Schiffen pr. 100 Kil.	in fremden Schiffen pr. 100 Kil.
Farbehölzer, mit Ausnahme von Pernambuc-Holz, direct aus transatlantischen Plätzen	Fr. 0.01.....	Fr. 0.70
dto. anderswoher.....	" 0.90.....	" 1.00
Pernambuc-Holz, aus dem Product.-Lande	" 2.00.....	" 4.00
dto. anderswoher	" 4.50.....	" 5.00
Caffe, direct aus dem Product.-Lande oder jenseits des Cap der guten Hoffnung	" 9.00.....	" 11.50
dto. aus andern transatlantischen Plätzen	" 11.50.....	" 13.50
dto. anderswoher.....	" 14.00.....	" 15.50
Pottasche, direct aus dem Product.-Lande oder jenseits des Sund oder Gibraltar	" 0.50.....	" 2.00
dto. anderswoher.....	" 1.80.....	" 2.00
Kupfererz	" 0.05.....	" 2.00
Zinn, direct von jenseits des Cap der guten Hoffnung	" 0.05.....	" 2.00
dto. anderswoher	" 2.70.....	" 3.00
Rosinen u. Corinthen, aus dem Product.-Lande	" 8.00.....	" 10.00
dto. anderswoher.....	" 10.80.....	" 12.00
Reis, ostind., von jenseits des Cap der guten Hoffnung.....	" 1.50.....	" 3.00
dto. anderswoher.....	" 3.60.....	" 4.00
Rohzucker, aus dem Product.-Lande, oder von jenseits des Cap der guten Hoffnung	" 0.01.....	" 1.70
dto. aus andern transatlantischen Plätzen	" 1.70.....	" 2.50
dto. anderswoher.....	" 2.75.....	" 4.25

Der am 29. Juli 1846 mit den Niederlanden abgeschlossene Handels-Vertrag enthält zu Gunsten der Einfuhr aus Holland mehrfache Modificationen des Tarifs. — Sonst sind noch für gewisse directe Einfuhren, in Gemässheit der bestehenden Verträge, einige andere fremde Flaggen der nationalen gleichgestellt. Solche Verträge bestehen mit den Zollvereinstaaten und mit den Vereinigten Staaten von Amerika.

Die Beschränkungen der Differenzialzoll-Gesetzgebung beziehen sich selbstverständlich nur auf die zum Verbrauch im eigenen Lande eingeführten Waaren. Für die transitirenden Güter bleibt es sich durchaus gleich, ob sie direct oder indirect, und unter welcher Flagge importirt werden.

Zur Ermunterung des Belgischen Schiffbaues sind durch ein Gesetz vom 7. Januar 1837 noch besondere Begünstigungen und Prämien festgesetzt worden *).

Die Bedingungen der Naturalisirung eines im Auslande gebaueten Schiffes sind in der betreffenden Verordnung vom 28. Februar 1846 vorgeschrieben. Bei Schiffen, welche an der Belgischen Küste gescheitert sind, ist erforderlich, dass die Kosten der Reparatur mindestens die Hälfte des Ankaufspreises des Casco betragen. Sonstige fremde Schiffe müssen mindestens 100 Tonnen Trächtigkeit haben und zu transatlantischen Fahrten geeignet sein. Die Eigenthümer sind

*) Dazu gehört z. B. dass den Belgischen Schiffen für die Fahrten nach Ostindien die Bemannung von der Königlichen Marine umsonst gestellt wird.

verpflichtet, das Schiff während der nächstfolgenden 5 Jahre ausschliesslich unter Belgischer Flagge fahren zu lassen; ausserdem muss der Capitain oder der Steuermann desselben ein geborner oder naturalisirter Belgier sein *).

XIII. Grossbritannien.

Die Grundlage der Britischen Schiffahrts-Gesetzgebung und sämmtlicher von Grossbritannien abgeschlossener Handels- und Schiffahrts-Verträge bildet die sogenannte Navigationsacte (*An Act for the encouragement of British shipping and navigation*). Nachdem diese Acte in ihrer ursprünglichen Fassung vom 9. Octbr. 1651 u. 13. Sept. 1660 (verbunden mit einer früheren Acte über den Verkehr mit den Colonien v. J. 1646) über anderthalb Jahrhunderte ohne wesentliche Veränderung fortbestanden hatte, ward sie durch eine Parlamentsacte vom 5. Juli 1825 (6. Georg IV. c. 73) in eine neue Form gebracht, wobei jedoch die hauptsächlichsten Grundsätze aus dem früheren Gesetze beibehalten blieben. Seitdem fand eine Revision und Bestätigung derselben wieder Statt durch eine Parlamentsacte vom 28. August 1833 (3. & 4. William IV. c. 54) und zuletzt vom 4. August 1845 (8. & 9. Victoriae c. 88). — Eine ausführliche und genaue Zusammenstellung über die Geschichte und speciellen Verhältnisse der Britischen Navigationsacte findet sich in dem *Appendix to Fifth Report from the select Committee on navigation laws. Parliamentary Papers 1847 (17. Juli)*. — Die wichtigsten Bestimmungen der Navigationsacte in ihrer zuletzt revidirten Fassung sind folgende:

Art. 2. Die nachstehenden enumerirten Handelsartikel Europäischen Ursprungs, nämlich: Masten, Bauholz, Bretter, Theer, Talg, Hanf, Flachs, Corinthen, Rosinen, Feigen, Pflaumen, Baumöl, Korn oder Getreide, Wein, Branntwein, Taback, Wolle, Schmack, Krapp, Krappwurzeln, Soda, Schwefel, Eichenborke, Kork, Orangen, Citronen, Leinsaat, Rappsaat und Kleesaat, sollen in das Vereinigte Königreich, um daselbst verbraucht zu werden, nicht eingeführt werden, ausgenommen in Britischen Schiffen, — oder in Schiffen des Landes (country) in welchem die Waaren erzeugt sind, — oder in Schiffen des Landes, aus welchem die Waaren eingeführt sind.

Art. 3. Asiatische, Afrikanische oder Amerikanische Erzeugnisse sollen aus Europa in das Vereinigte Königreich, um daselbst verbraucht zu werden, nicht eingeführt werden, — ausgenommen:

*) Eine andere Bedingung, welche die Verordnung v. 28. Febr. 1846 vorschrieb, „dass der Eigenthümer eines zu naturalisirenden Schiffes, vor Erhaltung des Seepasses sich anheischig machen musste, ein Schiff von mindestens gleicher Grösse, wie das naturalisirte, in Belgien bauen zu lassen,“ ist durch eine Verordnung vom 18. Sept. 1847 beseitigt worden. (Vgl. Handels-Arch. II, 426.)

Erzeugnisse der Besitzungen des Kaisers von Marokko können aus Europäischen Plätzen innerhalb der Strasse von Gibraltar eingeführt werden;

Asiatische oder Afrikanische Erzeugnisse, welche nach Europäischen Plätzen innerhalb der Strasse von Gibraltar aus Asiatischen oder Afrikanischen Plätzen innerhalb jener Strasse, und ohne das Atlantische Meer berührt zu haben, gebracht sind, können von da eingeführt werden;

Erzeugnisse von Plätzen innerhalb des Freibriefs der Ostindischen Compagnie *), welche von da in Gibraltar oder Malta in Britischen Schiffen eingeführt sind, können aus Gibraltar und Malta eingeführt werden;

Waaren, welche als Reprise von Britischen Schiffen genommen sind;

Edle Metalle, Diamanten, Perlen, Rubine und andere Juwelen und Edelsteine.

Art. 4. Asiatische, Afrikanische oder Amerikanische Erzeugnisse sollen in das Vereinigte Königreich, um dort verbraucht zu werden, von fremden Schiffen nicht eingeführt werden, ausser es seien Schiffe desjenigen Landes in Asien, Afrika oder Amerika, in welchem jene Waaren erzeugt sind und aus dem sie eingeführt werden, — mit folgenden Ausnahmen:

Erzeugnisse der Asiatischen oder Afrikanischen Besitzungen des Grossherrn können aus der Europäischen Türkei in Türkischen Schiffen eingeführt werden;

Rohe Seide und Kameelgarn, Asiatischen Ursprungs, können aus den Türkischen Besitzungen in der Levante in Türkischen Schiffen eingeführt werden;

Edle Metalle. —

Art. 5. Alle fabricirten Waaren (*all manufactured goods*), sollen als Erzeugnisse des Landes angesehen werden, dessen Fabrikate sie sind.

Art. 7. Keine Waaren sollen aus dem Vereinigten Königreiche nach irgend einer Britischen Besetzung in Asien, Afrika oder Amerika, noch auch nach den Inseln Guernsey, Jersey, Alderney oder Sark ausgeführt werden, als nur in Britischen Schiffen.

Art. 8. Keine Handelsartikel oder Passagiere sollen der Küste entlang aus einem Theil des Vereinigten Königreichs nach dem andern gebracht werden, als nur in Britischen Schiffen.

Art. 10. Keine Waaren sollen von irgend einer Britischen Besetzung in Asien, Afrika oder Amerika nach irgend einer andern dieser Besitzungen, noch von einem Theile einer solchen Besetzung nach einem andern Theil derselben gebracht werden, als nur in Britischen Schiffen.

Art. 11. Keine Waaren sollen in irgend eine Britische Besetzung in Asien, Afrika oder Amerika in fremden Schiffen

eingeführt werden, ausser es seien Schiffe des Landes, wo die Waaren erzeugt und woher sie eingeführt sind.

Art. 13. Als ein Britisches Schiff soll nur dasjenige gelten, welches gehörig einregistrirt [s. u.] und als solches bemannt ist. Die Bemannung muss während der ganzen Reise und überall bestehen aus einem Capitain, der Britischer Unterthan ist, und aus einem Schiffsvolk, von welchem mindestens drei Viertel Britische Seeleute sind; — und wenn ein solches Schiff in einer Küstenreise von einem Theile des Vereinigten Königreichs nach dem andern beschäftigt ist, muss die ganze Mannschaft aus Britischen Seeleuten bestehen.

Art. 22. Waaren jeder Art und Erzeugnisse jedes Landes, welche lediglich durch diess Schiffahrtsgesetz verboten sind, können übrigens aus jedem Platze in einem Britischen Schiffe, und aus jedem nicht-britischen Platze in einem fremden Schiffe jedes Landes und wie immer bemannt, in das Vereinigte Königreich eingeführt werden, um daselbst nach den bestehenden Vorschriften zum alleinigen Zweck der Exportation im Entrepot gelagert zu werden.

Art. 23. Werden Waaren eingeführt, ausgeführt oder Cabotage getrieben, im Widerspruch mit dem Navigationsgesetz, so sollen alle solche Waaren confiscirt werden und der Capitain eines solchen Schiffs in eine Busse von 100 Pfund Sterling verfallen. —

Im genauen Zusammenhange mit der oben in ihren Hauptbestimmungen mitgetheilten Navigationsacte *) steht die ebenfalls d. 4. August 1845 neu beliebte Registrirungsacte (8. & 9. Victor. c. 89) welche die Bedingungen der Einregistrirung, des Beweises der Nationalität eines Britischen Schiffes

*) Der besseren Uebersicht wegen mögen in dieser Anmerkung die Hauptpunkte der dermaligen Britischen Schiffahrtsgesetzgebung in Bezug auf die Norddeutschen Staaten, welche hierbei fast ganz gleichgestellt sind, nochmals hervorgehoben werden. — Es ist den genannten Deutschen Schiffen nicht gestattet:

- 1) aus andern Häfen, als denen zwischen Maas und Elbe, und zwischen Trave und Memel, die wichtigsten Europäischen Ausfuhrartikel, nämlich die 28 enumerirten Artikel, in das Vereinigte Königreich zum dortigen Verbrauch einzuführen, ausgenommen, wenn der Ursprung jener Artikel, als Erzeugnisse des einzelnen betreffenden Landes, speciell nachgewiesen wird.
- 2) Aussereuropäische Erzeugnisse irgendwoher in das Vereinigte Königreich zum dortigen Verbrauch einzuführen;
- 3) Frachtfahrt zu treiben zwischen Häfen des Vereinigten Königreichs, so wie zwischen diesem und den Britischen Besitzungen, oder zwischen Häfen der letzteren.
- 4) aus andern Häfen, als denen zwischen Maas und Elbe, und zwischen Trave und Memel in die Britischen Besitzungen andere Artikel einzuführen, als die eigenen Landeserzeugnisse. —
- 5) Eine specielle, durch die Navigationsacte nicht nothwendig gebotene, Beschränkung ist noch, dass die Norddeutschen Schiffe von der, andern fremden Flaggen gestatteten, Frachtfahrt von Britischen Häfen nach dem Britischen Ostindien ausgeschlossen werden. —

Das früher zu Gunsten der Britischen Schiffahrt bestandene Verbot der Einfuhr von Fischen fremden Fanges und in fremden Schiffen importirt, ist durch Parlamentsacte 5. & 6. Victor. c. 47 (vom 9. Juli 1842) aufgehoben worden. Mit dem 1. Januar 1849 wird auch der Differenzialzoll auf die Einfuhr von Spermaceti-Oel fremden Fangs (15 £ pr. Tun) wegfallen.

*) Der Ausdruck „limits of the charter of the East-India Company“ begreift alle Plätze jenseits des Cap Horn und jenseits des Cap der guten Hoffnung, dieses mit eingeschlossen.

(*certificate of registry*), näher bestimmt. Ausser der vorhin erwähnten Vorschrift wegen der Besetzung ist zur Einregistrierung noch erforderlich, dass das Schiff das alleinige Eigenthum Britischer Unterthanen sei*), und dass dasselbe in dem Vereinigten Königreiche oder in irgend einer Britischen Besetzung erbauet (oder als Prise von der competenten Britischen Behörde condemnirt) sei. —

Für die Nationalität fremder Schiffe in Rücksicht auf die Bestimmungen der Britischen Schiffahrts-Gesetzgebung erklärt Art. 16 der Navigationsacte, dass das Schiff an einem Platze des Landes, dessen Flagge es führt, erbauet, oder in diesem Lande als Prise oder wegen Sklavenhandels rechtskräftig condemnirt, oder an einem Britischen Platze erbauet sein müsse, und dass von der Besetzung eines solchen Schiffes der Capitain und mindestens drei Vierteltheile des Schiffsvolkes Unterthanen des Landes seien, und dass es völliges Eigenthum von solchen Unterthanen des Landes, welche daselbst oder in den Besitzungen desselben ihren gewöhnlichen Wohnsitz haben, sein müsse. In den Schiffahrts-Verträgen Grossbritanniens mit fremden Staaten ist auf diese Bedingungen der Nationalität der Schiffe meistens Rücksicht genommen.

Durch einen Geheimerathsbefehl vom 8. August 1845 werden, in Gemässheit einer früheren Parlamentsacte vom 2. Juli 1819, diejenigen Staaten aufgezählt, mit denen ähnliche Verträge bestanden, als die in jener Acte erwähnten, und zwar in folgender Reihenfolge: Frankreich, Oesterreich, Russland, Schweden und Norwegen, Niederlande, Preussen, Hansestädte, Hannover, Mecklenburg-Schwerin und Strelitz, Oldenburg, Frankfurt, Portugal, Sardinien, Beide Sicilien, Griechenland, Türkei, Vereinigte Staaten v. A., Mexico, Texas, Uruguay, Bolivien, Venezuela, Neugranada, Ecuador, die Staaten des Rio de la Plata. — Durch spätere Geheimerathsbefehle vom 23. December 1845 und 31. März 1847 sind dieser Liste noch hinzugefügt worden: Peru und Toskana.

Ausser den Vorschriften der Navigationsacte enthält die Britische Schiffahrtsgesetzgebung im Allgemeinen keine Differenzial-Bevorzugung der nationalen Flagge in Betreff der Schiffsabgaben oder der Eingangszölle**). Für die Ausfuhr

gilt dasselbe Princip, mit alleiniger Ausnahme der Steinkohlen-Verschiffung. Einzelne fremde Flaggen unterliegen nämlich noch der Beschränkung, dass für sie bei der Ausfuhr von Steinkohlen nach andern Plätzen als den betreffenden eigenen Landeshäfen, ein Differenzialzoll von 4 sh. pr. Tonne eintritt.

Verschiedenen Bekanntmachungen des Schatzamtes (von 1843—1847) zufolge sind, den bestehenden Verträgen gemäss, diesem Differenzial-Ausfuhrzoll für Steinkohlen die Schiffe folgender Staaten nicht unterworfen: Oesterreich, Preussen, Hannover, Oldenburg, Mecklenburg, die Hansestädte, Dänemark, Schweden und Norwegen, Niederlande, Portugal, Russland, Toskana, Uruguay. (Vgl. *The British Tariff etc. By E. Beedell. Lond. 1847. pag. 143.*)

Nachdem schon früher durch besondere Parlamentsacten (5. Geo. IV. c. 1; 7. & 8. Geo. IV. c. 5; — 3. & 4. Will. IV. c. 56) der Regierung die Befugnis ertheilt war, in gewissen Fällen zum Zweck der Retorsion Differenzialzölle anzuordnen, ist diese Ermächtigung durch Art. 8 der allgemeinen Parlamentsacte über das Zollwesen vom 4. August 1845 (*An Act for granting duties of customs. 8. & 9. Victor. c. 90*) ausdrücklich, wie folgt, bestätigt worden:

„Es soll Ihrer Majestät gestattet sein, von Zeit zu Zeit durch Geheimerathsbefehle anzuordnen, dass Zuschlagzölle, die nicht ein Fünftel der bestehenden Zollsätze übersteigen, erhoben werden sollen von allen oder irgend welchen Producten und Fabrikaten solcher Länder, welche höhere oder andere Zölle von Erzeugnissen irgend eines Theils des Britischen Reichs erheben, als von den gleichen Erzeugnissen irgend eines andern fremden Landes; — und in gleicher Weise solche Zuschlagzölle aufzulegen auf die Einfuhr in Schiffen solcher Länder, welche höhere oder andere Zölle von Waaren, die in Britischen Schiffen eingeführt sind, erheben als bei gleicher Einfuhr in National-Schiffen, oder welche höhere oder andere Tonnen- oder Hafen- oder andere Abgaben von Britischen Schiffen erheben, als von National-Schiffen, oder welche in ihren Häfen den Handel und die Schiffahrt Grossbritanniens nicht auf den Fuss der meistbegünstigten Nation behandeln; — so wie ferner die Einfuhr gewisser Fabrikate aus einem Lande entweder zu verbieten, oder mit Zuschlagzöllen bis $\frac{1}{5}$ der bestehenden Tarifsätze zu belegen, wenn die Ausfuhr der Rohstoffe, aus denen jene Fabrikate ganz oder zum Theil gefertigt werden, aus jenem Lande nach dem Britischen Reiche verboten oder mit Ausfuhrzöllen belastet ist; — und die durch solchen Befehl auferlegten Zuschlagzölle sollen angesehen werden, als wenn sie durch Parlamentsacte auferlegt wären.“

Eine nicht unwesentliche Modification der Art. 2 und 11 der Navigationsacte ist dadurch für zulässig erklärt worden,

*) Eine bemerkenswerthe Entscheidung in Bezug auf die Interpretation dieser Bestimmung hat in dem *Court of Queen's Bench*, am 3. December 1846 Statt gefunden. Hiernach soll den betreffenden Schiffen die Einregistrierung nicht versagt werden, wenn auch Fremde Actien in dem Rhederei-Unternehmen besitzen, sobald nur die Actien-Gesellschaft in ihrer Totalität als *incorporated British company* nachgewiesen ist. — (— „*The Court could only recognise the incorporated company, not its members. If there was a casus omissus in the law, than it was clear, that the registration would be lawful. If it was not so — if the law would not, directly or indirectly, recognise the part — ownership of foreigners, than it was plain that the company ought not have been incorporated, while any foreigners were members of it. Into that question the Court would not now enter; but looking to the company, and the company alone the Court thought that, in its character as an incorporated body, it was entitled to have this vessel registered.*“)

**) Mittelbar freilich ist die Einfuhr unter nationaler Flagge dadurch wieder begünstigt, dass die Erzeugnisse der Britischen Besitzungen fast

durchgehends niedriger tarifirt sind, als die gleichartigen Producte fremder Länder, indem, wie oben schon erwähnt, die Frachtfahrt zwischen den Britischen Colonien und dem Vereinigten Königreiche Britischen Schiffen ausschliesslich vorbehalten ist.

dass durch Parlamentsacte vom 10. August 1840 (3. & 4. Victor. c. 95) in Betracht der Erleichterung, welche die Dampfkraft der inländischen Schifffahrt gewährt hat, der Regierung die Befugniß ertheilt ist, durch Geheimerathsbefehl solche Häfen, welche für die Ausfuhr eines Landes besonders passend sind, ohne zu demselben zu gehören, den nationalen Häfen jenes Landes in Rücksicht auf die Bestimmungen der Navigationsacte völlig gleich zu stellen, so dass die Waaren, welche zur Zeit gesetzlich aus den eigenen Häfen des betreffenden Landes in den Schiffen desselben in das Britische Reich eingeführt werden können, auch aus solchen gleichgestellten Häfen in Schiffen solches Landes sollen eingeführt werden dürfen.

Diese Fiction ist eingetreten in Rücksicht auf Oesterreich, (die Häfen an der Mündung der Donau, Elbe, Weichsel); — für Preussen, Hannover, Oldenburg, Mecklenburg, die Hansestädte (sämmliche Häfen von des Maas bis Memel, Dänemark ausgeschlossen) — für Russland (Mündung der Weichsel und des Niemen). —

Malta, Gibraltar und Helgoland sind den Bestimmungen der Britischen Navigationsacte nicht unterworfen, mithin ist daselbst die Einfuhr der enumerirten Artikel und ausser-europäischen Erzeugnisse aus jedem Platze und in allen fremden Schiffen gestattet, so wie auch die Frachtfahrt zwischen den genannten Britischen Besitzungen und den Häfen des Vereinigten Königreichs und der Britischen Colonien fremden Flaggen frei steht. Andererseits werden Malta, Gibraltar und Helgoland aber auch in Rücksicht der Einfuhr von da in das übrige Britische Reich als Ausland angesehen. (Vgl. Parlamentsacte v. 22. August 1843 und Fragen No. 101, 104 und 105 in dem *Report from the select committee on navigation laws. 1847.*) Ausnahmsweise ist jedoch durch Art. 3 der Navigationsacte, wie bereits oben erwähnt, gestattet, Erzeugnisse von Plätzen innerhalb der Grenzen des Freibriefs der Ostindischen Compagnie, welche von Britischen Schiffen in Gibraltar oder Malta eingeführt sind, von da in das Vereinigte Königreich zum Verbrauch einzuführen. — In den meisten der von Grossbritannien abgeschlossenen Handels- und Schifffahrts-Verträge sind Malta, Gibraltar und Helgoland mit einbegriffen, die betreffenden fremden Schiffe und deren Ladungen also daselbst gleich günstig zu behandeln wie die Britische Flagge.

Wie in dem Zusammenhange der Navigationsacte oben bereits erwähnt wurde, ist der Schifffahrts-Verkehr zwischen dem Vereinigten Königreiche und den Britischen Colonien ausschliesslich der Britischen Flagge vorbehalten, und die Einfuhr von Waaren aus fremden Ländern in Britische Besitzungen, ausser in Britischen Schiffen, nur noch in Schiffen solcher Länder gestattet, wo die Waaren erzeugt sind und woher sie eingeführt sind, während bei der Einfuhr in das

Vereinigte Königreich eine dieser Bedingungen genügt. Ausser dieser Beschränkung wirkte indirect auf die Ausschliessung der fremden Handelsbeziehungen mit den Britischen Colonien noch der Umstand, dass Britische Producte und Fabrikate durch Differenzial-Eingangsabgaben begünstigt wurden. Durch Parlamentsacte vom 28. August 1846 ist nun den Colonial-Regierungen die Befugniß ertheilt worden, solche bestehende Differenzialabgaben abzuschaffen und fremde Erzeugnisse zu gleichen Zöllen zuzulassen, als Britische; von welcher Befugniß bereits mehrere Colonien Gebrauch gemacht haben. Die aus der Navigationsacte sich ergebenden Beschränkungen sind jedoch bis jetzt aufrecht gehalten.

In der Britischen Handelsgesetzgebung findet zwischen den eigentlichen Britischen Colonien (*British Possessions abroad*) und den Besitzungen der Ostindischen Compagnie, wozu alle Britische Besitzungen in Ostindien mit Ausnahme von Ceylon gehören, eine wesentliche Unterscheidung Statt. Für letztere nämlich werden die Zoll- wie Schifffahrts-Anordnungen, unabhängig von Parlamentsacten, durch Beschluss des General-Gouverneurs unter Genehmigung des Directoriums der Compagnie erlassen. (Vgl. 37. Geo. III. c. 117.)

Die auswärtigen Handelsbeziehungen der Britischen Besitzungen in Amerika (denen die Insel Mauritius gleich gestellt ist) sind zuletzt durch eine umfassende Parlamentsacte vom 4. August 1845 (*An Act to regulate the trade of British Possessions abroad. 8. & 9. Victor. c. 93*) regulirt worden.

In Uebereinstimmung mit früheren Anordnungen wird durch Art. 4 dieser Acte bestimmt: die Befugniß fremder Schiffe, aus dem Lande, dem sie angehören, die Erzeugnisse solcher Länder in die Britischen Besitzungen einzuführen und die Erzeugnisse dieser Besitzungen nach jedem fremden Lande auszuführen, soll beschränkt sein auf die Schiffe solcher Länder, welche im Besitze von Colonien, gleiche Handelsprivilegien in Betreff derselben Britischen Schiffe zugestehen, oder welche, ohne im Besitz von Colonien zu sein, den Handel und die Schifffahrt des Vereinigten Königreichs auf dem Fuss der meistbegünstigten Nation behandeln.

Uebrigens ist von den Beschränkungen der Navigationsacte wie der erwähnten Acte die Einfuhr in die Entrepots in den zu Freihäfen erklärten Plätzen ausgenommen.

Die hauptsächlichen Bestimmungen der Schifffahrtsgesetzgebung für die Besitzungen der Ostindischen Compagnie sind:

Bei Erneuerung des Freibriefs der Compagnie (durch Parlamentsacte 3. & 4. Will. IV. c. 85) ward derselben vom 22. April 1834 an sowohl das Privilegium des Chinesischen und des Thee-Handels entzogen, als auch überhaupt die fernere Betreibung kaufmännischer Geschäfte untersagt. Der Verkehr mit allen Plätzen in den Besitzungen der Compagnie, wo sich ein Zollamt befindet, ward jedem geborenen Britischen Unterthanen freigestellt.

Schiffe, welche innerhalb der Grenzen des Freibriefs der

Ostindischen Compagnie erbauet sind und Britisches Eigenthum sind, gelten als Britische Schiffe für Handelszwecke innerhalb jener Grenzen; hinsichtlich dieses Verkehrs sollen auch Schiffe einheimischer Fürsten und Staaten in Indien zu den Privilegien Britischer Schiffe zugelassen werden.

Rücksichtlich des Verkehrs fremder Schiffe mit dem Britischen Ostindien ist unter Aufhebung aller früheren darauf bezüglichen Anordnungen, jedoch in wesentlicher Uebereinstimmung mit der bereits im Jahre 1797 erlassenen *East India Trade Act* (37. Geo. III. c. 117), nachstehende neue Verordnung von dem Directorium verfügt und von dem gesetzgebenden Departement zu Calcutta, im December 1839, publicirt worden:

„Fremde Schiffe welche irgend einem Staate oder Lande in Europa oder in Amerika angehörigen, können, so lange jener Staat oder jenes Land in freundschaftlichen Beziehungen zum Britischen Reiche bleibt, in die Britischen Seehäfen und Rheden in Ostindien frei einlaufen, sei es, dass sie direct aus ihrem eigenen Lande oder aus irgend andern Plätzen kommen; sie sollen daselbst gastfreundlich aufgenommen werden und sollen daselbst Freiheit haben was Einfuhr und Ausfuhr betrifft, Handel zu treiben, in Gemässheit der an jenen Seehäfen jetzt bestehenden oder künftig zu treffenden Anordnungen. Es soll aber den genannten Schiffen nicht gestattet sein, in einem Britischen Hafen in Indien Waaren einzunehmen, um sie, für Fracht oder sonst, nach einem andern Britischen Hafen in Indien zu bringen; jedoch können die eingebrachten Ladungen solcher Schiffe in verschiedenen Britischen Häfen gelöscht und die Ausfrachten solcher Schiffe für eine Bestimmung im Auslande, an verschiedenen Britischen Häfen eingenommen werden. Ferner soll es den genannten Schiffen nicht gestattet sein, zur Zeit eines Krieges zwischen der Britischen Regierung und irgend einem Staate oder einer Macht, aus den genannten Britischen Besitzungen ohne specielle Erlaubniss der Britischen Regierung irgend Kriegs- oder Schiffs-Bedarf, Salpeter oder Getreide auszuführen.“

Aus dem Inhalte der vorstehenden allgemeinen Verordnung geht hervor, dass von Seiten des Ostindischen Gouvernements kein Verbot der Einfuhr aus dem Vereinigten Königreiche in fremden Schiffen besteht, und eben so wenig ist solcher Verkehr durch die Britische Navigationsacte ausgeschlossen, da diese, so wie die auf ihr fussenden Schiffahrts-Verträge sich nur auf den Verkehr mit den eigentlichen Britischen Colonien (siehe oben) beziehen. Hiemit stimmt es nun auch überein, dass den Vereinigten Staaten von Amerika die Befugniss eingeräumt wurde (durch Parlamentsacte 59. Geo. III. c. 154) von Häfen des Vereinigten Königreichs nach folgenden Haupt-Niederlassungen der Britischen Besitzungen in Ostindien, nämlich Calcutta, Bombay, Madras und Prince of Wales Insel alle Güter und Waaren, welche von dem Vereinigten Königreiche in Britischen Schiffen dahin ausgeführt werden, auch in ihren Schiffen dahin auszuführen.

An dieser Befugniss der Frachtfahrt von Britischen Häfen

nach dem Britischen Ostindien, welche besonders für die Steinkohlen-Ausfuhr von England nach Singapore von Bedeutung ist, nehmen die Flaggen aller derjenigen Staaten Theil, deren Handels- und Schiffahrts-Verträge entweder speciell in Bezug auf den Verkehr mit dem Britischen Ostindien oder ganz allgemein die Clausel der gegenseitigen Behandlung auf den Fuss der meistbegünstigten Nation enthalten; wie dieses noch ausdrücklich durch die Parlamentsacte (1. & 2. Victor. c. 113) anerkannt ist. Dahin gehören Oesterreich, Hannover, Russland, Schweden und Norwegen, Griechenland. Andere Schiffe würden freilich mit einer Ladung aus Grossbritannien im Britischen Ostindien zugelassen werden, sie werden jedoch in Britischen Häfen nicht dahin ausclarirt. (Vgl. Fragen 127—131 im *Report from the sel. committee on navigation laws 1847.*)

Die Zolltarife der drei Präsidenschaften im Britischen Ostindien bestimmen zwiefache Differenzialzölle zur Bevorzugung des Britischen Handels und der Britischen Schiffahrt, nämlich sowohl nach der Flagge, unter welcher die Waare eingeführt wird, als auch nach dem Ursprunge derselben. — (Singapore, zur Präsidenschaft von Calcutta gehörend, ist jedoch ein völliger Freihafen.)

An die Stelle der früheren bedeutend niedrigeren Zollsätze ist durch einen Erlass des General-Gouverneurs vom Mai 1845 für die hauptsächlichen Import-Artikel nachstehender Tarif für das ganze Britische Ostindien vom 1. Juni 1845 an in Kraft getreten:

A r t i k e l:	In Britischen Schiffen		In fremden Schiffen	
	Britischen Ursprungs	fremden Ursprungs	Britischen Ursprungs	fremden Ursprungs
Schiffsbedarf	5 pCt.	10 pCt.	10 pCt.	20 pCt.
Metalle	5 "	10 "	10 "	20 "
Wollen-, Baumwollen- und Seiden-Waaren	5 "	10 "	10 "	20 "
Baumwollengarn	3½ "	7 "	7 "	14 "
Bier und andere gegorne Getränke	5 "	10 "	5 "	10 "
Wein pr. Imp. Gall.	1 Rup.	2 Rup.	1 Rup.	2 Rup.
Alle in obigem Verzeichniss nicht genannte Fabrikate..	5 pCt.	10 pCt.	5 pCt.	10 pCt.

Die Ausfuhr-Waarenzölle betragen in der Regel für fremde Schiffe das Doppelte von dem, was bei Verladung in Britischen Schiffe zu entrichten ist. Für alle Artikel, welche nicht besonders tarifirt oder zollfrei sind, beträgt der Ausfuhrzoll vom Werthe

in Britischen Schiffen 3%, in fremden Schiffen 6%.

Hinsichtlich der Schiffsabgaben scheint in der Behandlung Britischer und fremder Schiffe kein Unterschied gemacht zu werden.

Von den im Britischen Ostindien angeordneten Differenzialzöllen hat bis jetzt kein Europäischer oder Amerikanischer Staat eine Ausnahme für seine Erzeugnisse oder Flagge sich

ausgewirkt. Die Niederlande und Oesterreich würden jedoch in Folge ihrer Verträge sofort an allen Begünstigungen Theil nehmen, die einem andern fremden Staate im Britischen Ostindien zugestanden werden.

Vereinigte Staaten der Jonischen Inseln.

Durch den zu Paris am 5. November 1815 zwischen Grossbritannien und Oesterreich (und Russland und Preussen) abgeschlossenen Vertrag ist bestimmt, dass die sogenannten Jonischen Inseln einen einzigen unabhängigen Staat unter dem Schutz des Königs von Grossbritannien bilden sollen. Art. 7 dieses Vertrages besagt, die Handelsflagge der Vereinigten Staaten der Jonischen Inseln solle als die Flagge eines unabhängigen Staates angesehen werden, so wie dass der Handel der Oesterreichischen Staaten mit den Jonischen Inseln dieselben Vortheile und Erleichterungen geniessen solle, wie der Britische Handel mit denselben. Im Uebrigen wird die Handels- und Schiffahrts-Gesetzgebung durch das eigene Parlament der sieben Inseln angeordnet; das Britische Parlament hat darauf keinen directen Einfluss. Andererseits hat aber auch die Schiffahrt der Jonischen Inseln im Verkehr mit Grossbritannien keine besondere Privilegien, und eben so wenig haben die von Grossbritannien abgeschlossenen commerciellen Verträge Geltung für die Jonischen Handels- und Schiffahrtsbeziehungen mit solchen Staaten, wenn nicht hierüber gleichzeitig Special-Artikel vereinbart worden, wie dies in den Britischen Verträgen mit dem Königreich Beider Sicilien (v. 25. Juni 1845) und mit Toscana (v. 5. April 1847) Statt gefunden hat.

Die bestehenden Tarife der Hafen- und Quarantaine-Kosten (vom 16. Mai 1841) wie auch der Waarenzölle (vom 28. Juli 1834, 8. Juni 1835, 26. April und 3. Juni 1837 und 11. März 1841) bestimmen durchgängig eine discriminirende Behandlung zwischen der einheimischen und fremden nicht begünstigten Flaggen.

Für Schiffe z. B. von einer Trächtigkeit von 151 bis 200 Tonnen betragen die verschiedenen Schiffsabgaben:

	National-Flagge	Fremde Flagge
Einklariren, Ankergeld etc.	22 sh. — d.	31 sh. 1 d. Sterl.
Nachsehen der Papiere	6 " — "	6 " 6 " "
Quarantainekosten, pr. Tag	2 " 6 "	4 " — " "
(Leuchtfeuer-Abgabe	1 " 3 "	1 " 3 " ")

Für die im Tarife nicht speciell aufgeführten Artikel beträgt der Einfuhrzoll in National-Schiffen 7 pCt., in fremden Schiffen 8 pCt. vom Werthe, und in ähnlichem Verhältniss ist auch die Differenz bei den einzelnen namhaft gemachten Tarifsätzen festgestellt, z. B.:

	National-Flagge	Fremde Flagge
Kaffe. pr. 100 ℥	4 sh. 9 d.	5 sh. 4 d. Sterl.
Baumwolle "	5 " 4 "	6 " — " "
Twist	9 " 9 "	10 " 10 " "
Heringe, gesalzene, pr. Tonne	2 " 11 "	3 " 3 " "
Branntwein, pr. Gallon	— " 11 "	1 " — " "
Roher Zucker, pr. 100 ℥	2 " 6 "	2 " 10 " "
Pfeffer	3 " 8 "	4 " 1 " "

Eine Zolldifferenz nach dem Ursprung der Waaren, oder zwischen directer oder indirecter Einfuhr findet nicht Statt. —

Die Cabotage zwischen den verschiedenen Inseln ist fremden Schiffen nicht untersagt, jedoch unterliegt die Einfuhr in diesem Falle bestimmten Abgaben (resp. 5 pCt. des Werths oder $\frac{3}{4}$ der Tarifsätze), während selbige von National-Schiffen ohne nochmalige Zollerhebung betrieben wird.

Der National-Flagge sind in Rücksicht der Abgaben von den Schiffen wie von den Ladungen vertragsmässig gleichgestellt: Grossbritannien, Oesterreich, Russland, Griechenland, Toscana und Neapel; wogegen auch Jonische Schiffe und Erzeugnisse in diesen Staaten entweder den nationalen gleichgestellt sind, oder doch auf den Fuss der meistbegünstigten Nation behandelt werden.

XIV. Frankreich.

Das System der Differenzialzölle zur Begünstigung der nationalen Schiffahrt ist in Frankreich im weitesten Umfange in Ausführung gekommen, sowohl hinsichtlich der eigentlichen Schiffsabgaben als auch des Tarifs der Waarenzölle. (Vgl. hierüber im Allgemeinen die *Observations préliminaires* der officiellen Ausgabe des Französischen Tarifs von 1844 *) und ebds. Tableau No. 13 p. 381.)

In keinem andern Staate ist der Unterschied bei der Hauptabgabe von den Schiffen zwischen nationaler und fremder Flagge so bedeutend wie in Frankreich. Französische Schiffe sind nämlich von der Entrichtung der Tonnengelder (*droit de tonnage*) in ihren Landeshäfen gänzlich befreit (Gesetze vom 27. Vendem. An II und 6. Mai 1841), während dagegen diese Abgabe für fremde Schiffe als Regel den hohen Satz von 3 Fr. 75 Cent. und 10 pCt. Zuschlag, im Ganzen also 4 Fr. 12½ Cent. pr. Tonne beträgt (Gesetze vom 27. Vendem. An II und 14. Flor. An X.) — Nur solche Französische Schiffe, welche direct aus einem Britischen Hafen kommen, haben, in Folge einer mit Grossbritannien dieserhalb getroffenen Reciprocitäts-Uebereinkunft, ausnahmsweise ein Tonnengeld von 1 Fr. pr. Tonne (Gesetz v. 2. Juli 1836) zu entrichten.

In Gemässheit verschiedener von Frankreich abgeschlossener Schiffahrts-Verträge sind einige Nationen in Rücksicht der Tonnengelder von dem vorgedachten Normalbetrage von 3 Fr. 75 Cent. befreit und in dieser Beziehung mehr oder minder günstig gestellt. Spanische Schiffe, so wie die Schiffe der Amerikanischen Staaten: Brasilien, Neugranada, Bolivia, Venezuela, Mexico, Uruguay, (Texas), Ecuador, Sardinien, woher sie auch kommen mögen, — so wie Mecklenburg-Schwe-

*) *Tarif général des douanes de France, dressé et publié par les soins de l'administration, et approuvé par le Ministre Secrétaire d'Etat des finances. Paris. Mars 1844. 4o.*

rinsche und Russische*) Schiffe, wenn sie mit Ladung aus einem Hafen des eigenen Landes oder in Ballast irgendwoher kommen, sind gleich den Französischen dem Tonnengelde nicht unterworfen; Britische Schiffe haben bei Ankunft mit Ladung aus einem Britischen Hafen, so wie wenn sie in Ballast irgendwoher kommen, nur 1 Fr. pr. Tonne zu entrichten; — Niederländische Schiffe, die aus einem Niederländischen Hafen Ladung bringen oder in Ballast einlaufen, ein- für allemal im Jahre 1 Fr. 5 Cent. pr. Tonne; — Dänische Schiffe, woher sie auch in Ballast oder mit Ladung kommen mögen, entrichten jedes Mal 2 Fr. 10 Cent. pr. Tonne. — Man ist bei Feststellung dieser verschiedenen Ansätze der Tonnengelder von dem Gesichtspunkte ausgegangen, dass die betreffenden Flaggen in Französischen Häfen eben so viel an dieser Schiffsabgabe zu entrichten haben sollen, als die Französischen Schiffe durchschnittlich in den Häfen jener Staaten. Die Schiffe der Vereinigten Staaten von Amerika haben vertragsmässig ein noch höheres Tonnengeld als den Normalsatz zu entrichten, nämlich 5 Fr. pr. Tonne (ohne dass hierbei jedoch der allgemeine Zuschlag von 10 pCt. (*Décime*) hinzukommt), ihre Ladungen sind aber dagegen bei directer Einfuhr aus einem nationalen Hafen von der Mehraufgabe (*Sur-tax*) befreit. — Da als Regel gilt, dass die Verpflichtung der Entrichtung des Tonnengeldes durch das einfache Factum des Einlaufens in einen Französischen Hafen eintritt, so ist sowohl in den meisten anderweitigen Schiffahrts-Verträgen als auch in desfallsigen speciellen Uebereinkünften mit verschiedenen Staaten die gegenseitige allgemeine Befreiung von Schiffsabgaben für das Einlaufen in Nothfällen ausdrücklich festgestellt worden; z. B. mit Oesterreich, Preussen, den Hansestädten, Toskana etc.

Die sonstigen Schiffsabgaben sind nicht von erheblicher Bedeutung und wie folgt angeordnet:

Französische Schiffe		nicht privilegierte fremde Schiffe **)
Expedition 5—150 Ton.....	2 Fr. — Ct.....	unter 200 Ton. 18 Fr.
„ 150—300 „	6 „ — „	über 200 „ 36 „
„ über 300 „	15 „ — „	
Acquit	— „ 50 „	1 „
Permis	frei	1 „
Certificat.....	— „ 50 „	1 „

Marseille ist in Rücksicht der Schiffsabgaben ein vollständiger Freihafen und kommen daselbst weder für die Französischen, noch für fremde Schiffe die eben erwähnten Schiffsabgaben: Tonnage, Expedition, Acquit, Permis und Certificat, in Anwendung. (Ordonnance v. 10. Septbr. 1817 Tarif v. 1844. Obs. pré. p. XXXVIII).

Bei den Quarantaine-Abgaben findet in der Behandlung nationaler und fremder Schiffe überall kein Unterschied statt.

Was die Begünstigung der nationalen Flagge durch den Waaren-Zolltarif anlangt, so unterliegen die unter fremder Flagge eingehenden, nach dem Gewicht besteuerten Waaren einer Mehrabgabe (*Surtaxe de navigation*). Dieselbe besteht nach einer Ordonnance vom 28. April 1817, sofern sie nicht in speciellen Fällen anders festgesetzt ist, in einem Zuschlage zu der Principalsteuer von 10 pCt. zu den ersten 50 Fr. und von 5 pCt. zu dem Mehrbetrage bis zu 300 Fr. (Tarif v. 1844.) Für eine bedeutende Anzahl der wichtigeren Handelsartikel, namentlich solcher, welche viel Schiffsraum einnehmen, so wie für die aussereuropäischen Erzeugnisse ist der Betrag der Surtaxe jedoch um vieles höher tarifirt, als jene Regel bestimmen würde. — Aus dem officiell publicirten Tarife vom März 1844 und 13. Juni 1845 entnehmen wir zur Erläuterung nachstehende Beispiele:

			In Franz. Schiffen.	In fremden Schiffen.
Wolle	vom Werthe		20 pCt.	20 pCt. nebst 3 Fr. pr. 100 Kil.
Wachs	pr. 100 Kil.	vom Senegal	3 Fr.	—
do.	„	von aussereuropäischen Plätzen ..	8 „	15 Fr.
do.	„	aus Entrepots	10 „	
Zink, roh	„		— Fr. 10 Cent.	1 Fr. 50 Cent.
Blei, roh	„		5 „ — „	7 „ — „
Weizen	pr. Hectoliter		— „ 25 „	1 „ 50 „
do.	„		1 „ 25 „	2 „ 50 „
do.	„	nach dem Durchschnittspreise resp.	2 „ 25 „	3 „ 50 „
do.	„		3 „ 25 „	4 „ 50 „
do.	„		4 „ 75 „	6 „ — „
Thran, Franz. Fang ...	pr. 100 Kil.		— „ 15 „	—
do. fremder Fang...	„	aus aussereuropäischen Plätzen ..	40 „ — „	56 „ — „
do. „ „ „ ..	„	Entrepots	48 „ — „	—
Zucker, brauner Roh-...	„	Französischen Colonien	38½ Fr. bis 50 Fr.	—
do. „ „ „ ..	„	Ostindien	60 Fr.	—
do. „ „ „ ..	„	aussereuropäischen Plätzen ..	65 „	85 „ — „
do. „ „ „ ..	„	Entrepots	75 „	—
Kaffe	„	Französischen Colonien	50 bis 60 Fr.	—
do.	„	Ostindien	78 Fr. — Cent.	—
do.	„	aussereuropäischen Plätzen ..	95 „ — „	105 „ — „
do.	„	Entrepots	100 „ — „	—
Thee	pr. 1 Kil.	Ostindien und China	1 „ — „	—
do.	„	dem Schwarzen u. Balt. Meere	2 „ 50 „	5 „ 50 „
do.	„	anderswoher	5 „ — „	—
Farbehölzer	pr. 100 Kil.	aus aussereuropäischen Plätzen ..	1 „ 50 „	6 „ — „
do. gewöhnl.	„	Entrepots	14 „ — „	—
Palmöl	„	von der Afrikanischen Westküste..	4 „ — „	15 „ — „

*) Russische Schiffe, welche aus einem Russischen Hafen am Schwarzen und Asowschen Meere kommen, werden jedoch behandelt, als wenn sie aus einem fremden Hafen kämen.

**) Zu den privilegierten Nationen, deren Schiffe hinsichtlich dieser

Abgaben mit der Französischen Flagge gleich behandelt werden, gehören: Spanien, die Vereinigten Staaten von Amerika, Neugranada, Bolivia, Uruguay, Brasilien, Venezuela, Mexico, Dänemark, Ecuador, Sardinien; — Grossbritannien, die Niederlande und Mecklenburg bei directer Fahrt.

Durch die spätere Verordnung vom 13. Juni 1845 ist die Begünstigung der National-Schiffahrt bei der Einfuhr von Oelsaaten gegen den Tarif von 1844 noch bedeutend vermehrt worden. Die Einfuhrzölle betragen jetzt:

		in Französischen Schiffen	in fremden Schiffen
Sesam	aus dem Weissen Meer, von der Ostsee, dem Schwarzen Meer und dem Mittelländisch. Meer	pr. 100 Kil. 10 Fr. — Cent.	14 Fr. — Cent.
Rappsaat..	jenseits der Vor- gebirge Rafat und Matapan	" 5 " — "	9 " — "
Leinsaat ..		" 4 " — "	8 " — "
Sesam		" 12 " 50 "	14 " — "
Rappsaat..	anderswoher	" 7 " 50 "	9 " — "
Leinsaat ..		" 6 " 50 "	8 " — "

Verboden zur Einfuhr zum Gebrauch sind durch die Verordnung vom 8. Februar 1826: 1) Europäische Erzeugnisse, welche in Englischen Schiffen aus irgend einem andern Platze, als einem Hafen Grossbritanniens oder seiner Europäischen Besitzungen eingeführt werden; 2) Asiatische, Afrikanische und Amerikanische Erzeugnisse, welche aus einem Hafen Grossbritanniens oder seiner Europäischen Besitzungen eingeführt werden, gleichviel unter welcher Flagge; 3) die genannten aussereuropäischen Erzeugnisse eingeführt in Englischen Schiffen, sei es aus Europäischen Häfen, sei es aus fremden Welttheilen. Einzelne Ausnahmen von dieser Regel sind verfügt durch Verordnungen vom 8. Juli 1834 und 25. August 1836. Vgl. Tarif von 1844. *Observ. prélim. p. LIII.*

Für die Einfuhr in Marseille kommt für diejenigen Waaren-Gattungen, welche notorisch in den Ländern am Mittel-ländischen Meere producirt werden, die *Surtaxe de navigation* nicht in Anwendung, sobald der principale Zoll 15 Fr. pr. 100 Kil. übersteigt und kein specieller Differenzialzoll festgesetzt ist. (Tarif von 1844. *Observ. prélim. p. XXXI.*) In Rücksicht der Ausfuhr findet sich in dem Französischen Tarife keine Unterscheidung zwischen nationalen und fremden Schiffen.

Die Cabotage zwischen Französischen Häfen so wie der Verkehr zwischen Frankreich und den Französischen Colonien ist ausschliesslich den nationalen Schiffen vorbehalten. (Tarif von 1844. *Observ. prélim. p. XLVIII.*) Durch Verordnung vom 16. December 1843 ist auch der Verkehr zwischen Frankreich und Algerien, so wie die Cabotage zwischen Häfen dieser Provinz nur Französischen Schiffen (und Algerischen Sandalas) gestattet. Französische Schiffe sind in den Häfen von Algerien von Tonnengeldern befreiet, fremde Flaggen haben solche Abgabe mit 4 Fr. pr. Tonne zu entrichten.

Als Bedingungen der Nationalität Französischer Schiffe sind durch das Gesetz vom 21. Septbr. 1793 vorgeschrieben: das Schiff muss in Frankreich oder einer Französischen Colonie oder Besitzung erbaut sein, (oder von der competenten Französischen Behörde als Prise erklärt oder wegen Contravention gegen die Landesgesetze confiscirt worden sein), es muss Französisches Eigenthum sein, und die Officiere, so

wie mindestens drei Viertheile des Schiffsvolkes müssen Franzosen sein. — Nachdem schon früher die Bedingung des Eigenthums-Verhältnisses bei Schiffen, welche Actiengesellschaften angehören, nicht so strenge genommen war, ist durch Gesetz vom 9. Juni 1845 allgemein angeordnet worden, dass es genügen solle, wenn ein Schiff mindestens zur Hälfte Französisches Eigenthum sei. — An der Französischen Küste gescheiterte Schiffe können nationalisirt werden, sobald nachgewiesen wird, dass die Reparaturkosten sich auf das Vierfache des Verkaufspreises belaufen haben. — Ausser in erwiesenen Nothfällen darf ein Französisches Schiff in einem fremden Hafen keine Reparaturen vornehmen, welche 6 Fr. pr. Tonne übersteigen, bei Strafe des Verlustes seiner Nationalität. — Das Document, welches die Nationalität und die damit verbundene Berechtigung eines Französischen Schiffes beweist, ist die sogenannte *Acte de franciscation*. Die Rheder müssen für die Rücklieferung und Verhütung von Missbrauch jenes Documentes eine ansehnliche Bürgschaft stellen; bei Schiffen unter 200 Tonnen 20 Fr. pr. Tonne, über 200 bis 400 Tonnen 30 Fr. pr. Tonne, über 400 Tonnen 40 Fr. pr. Tonne (Gesetz vom 27. Vendem. An II.)

XV. Spanien.

Die gegenwärtige commerzielle Gesetzgebung Spaniens beruht auf einer Reihe im Jahre 1841 erlassener Verordnungen: *Ley de aduanas, aranceles é instruccion, que rigen en la Peninsula é islas adyacentes, desde 1o Noviembre de 1841. Madrid 1841*; wozu noch später hinzugekommen: *Instruccion de aduanas, reglamento de plazas, y tarifa de derechos consulares para su observancia, aprobados en ordenes de 3. y 9. de Abril de 1843. Madrid 1843.*

Die für den auswärtigen Verkehr wichtigsten Bestimmungen dieser Gesetze sind folgende:

Die Einfuhr von Waaren aus den Philippinen und aus China ist nur Spanischen Schiffen gestattet. (Art. 45 und 64 des Zollgesetzes.)

In dem Verkehr mit den Spanischen Antillen und mit allen übrigen vorstehend nicht genannten Ländern werden fremde Schiffe, sowohl was die Einfuhr als was die Ausfuhr anlangt, eben so zugelassen wie Spanische Schiffe. Die letzteren erfreuen sich jedoch bei diesem Verkehr sehr erheblicher Begünstigungen vor den ersteren. —

Bei der directen Einfuhr Amerikanischer Erzeugnisse (Tarif No. 2) wird von den Ladungen fremder Schiffe, dieselben mögen dem Productionslande angehören oder nicht, das Doppelte derjenigen Abgaben erhoben, welchen die Ladungen Spanischer Schiffe unterliegen.

Bei der Einfuhr aus andern Ländern ist die Begünstigung der Spanischen Flagge je nach der Verschiedenheit der Waaren verschieden. Die Ladungen fremder Schiffe unter-

liegen nämlich, wiederum ohne Unterschied, ob die letztern dem Productionslande angehören oder nicht, in der Regel einer Mehraufgabe von $33\frac{1}{3}$ pCt. der von den Ladungen Spanischer Schiffe zu entrichtenden Abgaben*). Es tritt indessen ein:

eine Mehraufgabe von $66\frac{2}{3}$ pCt. bei rohem und gehecheltem Flachs und Hanf;

von 50 pCt. bei 19 Artikeln, unter welchen sich Indigo, Raffinirter Zucker, Butter, Zink, gewisse Arten von Wollenwaaren, Stabeisen und eiserne Schlösser befinden;

von 25 pCt. bei 100 Artikeln, unter welchen nur Eisendraht, Fassbänder, Hörner, Theer, Holzkohlen, Dauben, Gummi, Holz, Maschinen, rohe Seide, Hanf- und Leinsaat, Lumpen und leinene Spitzen von einiger Erheblichkeit sind.

Der Spanischen gleichgestellt ist die fremde Flagge bei der Einfuhr zollfreier Artikel (und bei der Einfuhr eines zollpflichtigen Artikels, nämlich der Flaschen zur Condensation der Salpetersäure und des Vitriolöls).

Die Zollfreiheit des Schiffsbauholzes war durch Art. 22 des Zollgesetzes von der directen Einfuhr unter Spanischer Flagge abhängig gemacht, es ist jedoch diese Beschränkung durch eine Ordre vom 20. October 1842 aufgehoben.

Den Ladungen fremder Schiffe gleich behandelt werden die Ladungen solcher Spanischer Schiffe, welche

1) ohne eine dringende von dem Spanischen Consul anerkannte Nothwendigkeit einer Reparatur in einem fremden Hafen unterzogen worden sind (Zollgesetz Art. 16.);

2) welche Waaren einführen aus Gibraltar, den Häfen zwischen der Gironde incl. und der Bidassoa, zwischen Minho und Guadiana (Portugal), zwischen der Spanisch-Französischen Grenze und Marseille incl. und den Häfen an der Nordküste Afrika's, welche Europäischen Mächten angehören. (Zollgesetz Art. 15.)

Jede Einfuhr zu Lande wird der Einfuhr unter fremder Flagge gleich geachtet. (Zollgesetz Art. 8.)

Bei der Ausfuhr ausgangszollfreier Artikel wird die fremde Flagge wie die nationale behandelt, dagegen unterliegt sie bei der Ausfuhr ausgangszollpflichtiger Waaren ebenfalls einer Mehraufgabe, welche für Lohe 50 pCt., für alle andern Artikel $33\frac{1}{3}$ pCt. beträgt; (für Blei ist dieser Differenzialzoll durch ein Decret vom 9. Juni 1845 aufgehoben.) — Die Ausfuhr zu Lande wird der Ausfuhr unter nationaler Flagge gleich geachtet. (Zollgesetz Art. 58). —

Die Schiffsabgaben in den Spanischen Häfen sind im Allgemeinen mässig. Die in allen Häfen zur Hebung kommenden Abgaben dieser Art sind das Tonnengeld, welches für Spanische und denselben gleichgestellte Schiffe 1 Real pr. Tonne, und die Tarifa (Leuchthurmsheld), welches für fremde Schiffe das Doppelte von dem beträgt, was Spanische Schiffe zu entrichten haben. Wie hoch der Betrag des Tonnengeldes für nicht-privilegirte Schiffe sei, ist nicht zu ermitteln gewesen, da in der Regel hierbei kein Unterschied beobachtet

wird, und eben so wenig lässt sich der Betrag der sonst noch vorkommenden, in den Häfen der verschiedenen Provinzen ganz verschiedenen Abgaben, so wie der dabei stattfindenden Unterschiede zwischen der Spanischen und fremden Flaggen mit Zuverlässigkeit angeben*).

Die Küstenfahrt ist den National-Schiffen vorbehalten, mit Ausnahme des Transportes von Steinkohlen aus Asturien nach andern Spanischen Plätzen, welcher zur Beförderung des Absatzes auch fremden Flaggen gestattet ist.

Als Spanische Schiffe werden nur diejenigen angesehen, deren Eigenthümer und bei welchen der Capitain, der Steuermann und zwei Drittheile der Mannschaft Spanier sind. Für den Bau und die Ausrüstung neuer Schiffe von wenigstens 400 Tonnen Gehalt wird, sobald ein solches Schiff nach einem Amerikanischen oder Asiatischen Hafen versiegelt, eine Prämie von 120 Realen pr. Tonne gezahlt. Fremde Schiffe von mindestens 400 Tonnen Gehalt können gegen Entrichtung einer Abgabe von 200 Realen pr. Tonne nationalisirt werden. Zur Küstenschiffahrt werden nur solche Schiffe zugelassen, welche in Spanien bemannt sind. (Zollgesetz Art. 14, 23 und 64. — Tarif No. 433.)

Der für die Einfuhren aus Amerika in Spanien bestehende und oben erwähnte Tarif ist durch eine Ordre vom 20. Februar 1842 auch in den Kanarischen Inseln eingeführt. Im Uebrigen haben diese Inseln eine von der Spaniens abweichende Tarifgesetzgebung.

Nach einer Ordre vom 29. November 1836 sind Britische und Portugiesische Schiffe als Nothhafner von Entrichtung

	angenommener Werth	Eingangszoll in Span. Schiffen	Eingangszoll in fremden Schiffen
Butter (pr. $\mathcal{W}$).....	4 Real. d. vl.	35 pCt.	$52\frac{1}{2}$ pCt.
Glaswaaren, geschliffene			
(pr. Arroba)	125	20	30
Fensterglas	150	20	30
Felle (pr. $\mathcal{W}$)	2	12	15
Leinen - Waaren, rohe, schlichte, gebleichte, halb-gebleichte etc.			
bis 11 Fad. (pr. Quint.)	1466	25	$33\frac{1}{3}$
" 26 " " "	3816	20	$26\frac{2}{3}$
" 30 " " "	20800	15	20
Pech (pr. Arroba)	10	10	$13\frac{1}{3}$
Seiden - Waaren, ganz schlichte (pr. $\mathcal{W}$)....	250	15	20
Tauwerk (pr. Quint.)....	240	25	$33\frac{1}{3}$
Zink (pr. $\mathcal{W}$)	4	30	45
Zucker, roher, aus Span.			
Besitzungen (pr. Arr.)	40	10	20
" aus frühern Span. Besitzungen in Amerika	50	12	24
" aus fremden Plätzen in Amerika.....	50	15	30
Cacao (pr. $\mathcal{W}$) resp. $1\frac{1}{2}$, $2\frac{1}{2}$, 6		10	20
		15	30
		4	8
Kaffe (pr. Quintal).....	200	8	16
		12	24

*) Nebestehende Beispiele werden die Wirksamkeit der Spanischen Differenzialzölle erläutern:

*) In Cadix haben fremde Schiffe an Tarifa 6 cuartos pr. Tonne zu entrichten, Spanische nur die Hälfte.

der Hafenabgaben in den Kanarischen Inseln frei, und haben nur die Hälfte dieser Abgaben zu entrichten, wenn der Werth der von ihnen eingeführten Waaren 10,000 Realen nicht übersteigt.

In den Spanischen Colonien werden fremde Schiffe und deren Ladungen, woher sie auch kommen mögen, zugelassen, sind jedoch bedeutenden Differenzial-Abgaben unterworfen.

C u b a.

Die Spanische Flagge ist sowohl in Rücksicht der eigentlichen Schiffsabgaben, welche jedoch in den verschiedenen Häfen nicht gleichmässig normirt sind, ansehnlich bevorzugt, als auch geniessen die nationalen Schiffe bei den Waarenzöllen sehr beträchtliche Begünstigungen. Das Verhältniss derselben ergibt sich aus der Einrichtung des Zolltarifs. Der jetzt gültige Tarif für Cuba ist am 11. December 1845 zu Havana publicirt.

In dem Einfuhrtarif ist nur für einen weiter unten besonders zu erwähnenden Artikel der Zoll bestimmt ausgedrückt; für alle übrigen Artikel ist das System des Spanischen Tarifs gewählt, d. h. es ist die officiële Evalvation der Waaren und der Procentsatz angegeben, welcher von dieser Waare, je nach ihrem Ursprung und je nach der Flagge, unter welcher sie eingeführt wird, als Zoll zu erheben ist. Dabei wird jedoch nur ausnahmsweise das Gewicht, in der Regel das Maass oder die Stückzahl der Verzollung zu Grunde gelegt. Hinsichtlich des Ursprungs der Waaren sowohl als auch in Rücksicht der Flagge wird zwischen Spanischen und fremden unterschieden; für jede der dadurch entstehenden vier Kategorien giebt es nur zwei Procentsätze. — Allgemein wird neben dem Zoll 1 pCt. der Evalvation als Waagegebühr erhoben. — Das Schema des Tarifs ist hienach folgendes, wobei die Waagegebühr überall zugerechnet ist:

Fremde Waaren.

auf fremden Schiffen	auf Spanischen Schiffen
27½ pCt.	19½ pCt.
33½ „	23½ „

Spanische Waaren.

auf fremden Schiffen	auf nationalen Schiffen
14½ pCt.	7½ pCt.
17½ „	

Hiernach ist:

die Spanische Waare,
bei Einfuhr unter Spanischer Flagge um 61 bis 68 pCt.,
bei Einfuhr unter fremder Flagge um 47 pCt., und
die Spanische Flagge,
bei Einfuhr Spanischer Waaren um 48 bis 57 pCt.,
bei Einfuhr fremder Waaren um 26 bis 29 pCt.
gegen die fremde im Zoll begünstigt.

Einem bestimmt ausgedrückten Zoll ist Mehl unterworfen. Es ist zu entrichten pro Baril

Fremdes Mehl.

auf fremden Schiffen	auf Spanischen Schiffen
9 Doll. 6 Real.	8 Doll. 4 Real.

Spanisches Mehl.

auf fremden Schiffen	auf Spanischen Schiffen
6 Doll. 6 Real.	2 Doll.

Die Waagegebühr wird von dieser Waare nicht erhoben.

Die durch den neuen Tarif beträchtlich ermässigten Ausgangszölle betragen:

für Zucker pro Kiste		
unter Spanischer Flagge		Doll. 25 Realen
„ fremder Flagge		„ 37 „
für Kaffe pro Quintal		
„ Spanischer Flagge		„ 12 „
„ fremder Flagge		„ 20 „
für Taback pro Quintal		
„ Spanischer Flagge		„ 75 „
„ fremder Flagge		1 „ 50 „
für Cigarren pro Mille		
.....		„ 50 „
für Kupfererz pro Quintal		
.....		„ 9 „
„ jeder Flagge.		

Ausserdem sind Cochenille, Honig, Indigo, Blauholz und Wachs Ausgangszöllen unterworfen. Molassen, Rum, Branntwein (Tafia) und Häute sind zollfrei.

Die Zollgesetzgebung der Insel Portorico, welche übrigens der Hauptsache nach ihre Einfuhren aus dem nahe gelegenen Freihafen St. Thomas erhält, ist hinsichtlich des Principes der Begünstigung der nationalen Flagge mit der für Cuba bestehenden im Ganzen übereinstimmend. (Vgl. *Macgregor. The Progress of America. Lond. 1847. V. I, p. 1287.*)

M a n i l a.

Die Zollgesetzgebung der Philippinen, namentlich was die Begünstigung der Spanischen Erzeugnisse und der Spanischen Flagge betrifft, entspricht dem Principe nach durchaus derjenigen des Spanischen Westindiens. Die Zolldifferenz zu Gunsten der nationalen Schifffahrt ist jedoch noch weit bedeutender.

Die Eingangsabgaben betragen in der Regel

	Spanische Erzeugnisse	fremde Erzeugnisse *)
in Spanischen Schiffen	3 pCt.	7 pCt.
in fremden Schiffen	8 „	14 „

Specielle Zollsätze bestehen noch unter andern für

	in Spanischen Schiffen	in fremden Schiffen
Baumwollengarn, fertige Kleider u. a.	40 pCt.	50 pCt.
Baumwollen- und Seiden-Fabrikate	15 „	25 „
(mit einigen Ausnahmen)		

Die Regel der Ausfuhrzölle ist

	in Spanischen Schiffen	in fremden Schiffen
nach Spanien	1 pCt.	nicht zulässig
anderswohin	1½ „	3 pCt.
(Reis	frei	4 „)

Frei von Ausfuhrzöllen unter allen Flaggen sind fabricirter Taback und Tauwerk aus Manilahanf.

*) Bei Einfuhr aus Singapore unter nationaler Flagge 8 pCt., aus China 9 pCt.

XVI. Portugal.

Die National-Flagge wird in Portugal sowohl in Rücksicht der Schiffsabgaben als auch der Ladungsabgaben gegen die Concurrenz fremder Flaggen bevorzugt.

Die Hafengelder und sonstigen Schiffsabgaben in Portugiesischen Häfen betragen in der Regel für fremde Nationen, welche nicht vertragsmässig Gleichstellung mit den Portugiesischen Schiffen geniessen, das Doppelte von dem, was diese zu entrichten haben *).

Die Waaren-Einfuhr in National-Schiffen war früher durch einen Zollrabatt auf die Eingangsabgaben bevorzugt. Diese Prämie ist jedoch durch ein Decret vom 18. October 1841 abgeschafft und Statt derselben nach dem Vorbilde der Britischen Navigationsacte folgendes von den Allgemeinen Cortes decretirte und von der Königin sanctionirte Schiffahrtsgesetz eingeführt:

„Art. 1. Die Prämie von 15 pCt., welche der erste Artikel des Decrets vom 16. Januar 1837 in Portugiesischen Schiffen eingeführten, an den Zollstätten des Königreichs und der benachbarten Inseln verzollten Producten, Kaufmannschaften und Manufacturen bewilligt, ist aufgehoben.

§. 1. Die Producte, Kaufmannschaften und Manufacturen, aus Ländern oder aus Häfen kommend (provenientes), in welchen die Portugiesische Flagge nicht zugelassen wird, werden bei der Einfuhr und Verzollung zum Verbrauch die respectiven Abgaben und darüber ein Fünftel des Belaufs dieser Abgaben entrichten.

§. 2. Die Producte, Kaufmannschaften und Manufacturen aus Ländern oder aus Häfen kommend (provenientes), wo die Portugiesische Flagge zugelassen wird, ohne Differenzialzöllen unterworfen zu sein, werden bei der Einfuhr in fremden Schiffen, welche dem Productionslande dieser Producte, Kaufmannschaften und Manufacturen nicht angehören, und bei der Verzollung zum Verbrauch gleichfalls die respectiven Abgaben und darüber ein Fünftel des Belaufs dieser Abgaben entrichten.

§. 3. Die Producte, Kaufmannschaften und Manufacturen, aus Ländern oder aus Häfen kommend (provenientes), wo die Portugiesische Flagge Differenzialzöllen unterworfen ist, werden bei der Einfuhr in fremden Schiffen und der Verzollung zum Verbrauch die respectiven Abgaben und darüber die Erhöhungen entrichten, welche die Regierung sich gemüssigt sehen wird, ihnen in Gemässheit des Art. 8 des allgemeinen Zollltarifs nach Inhalt des Gesetzes vom 11. März 1841 aufzuerlegen.

Art. 2. Die Bestimmungen des gegenwärtigen Gesetzes

*) Z. B. In Lissabon entrichten Schiffe, je nachdem sie in Ballast oder mit Ladung ankommen und mit gewissen Ladungen wieder ausgehen:

	unter Portug. Flagge	unter fremder Flagge.
pr. Tonne.....	100 Reis	200 Reis
„ „	150 „	300 „
„ „	250 „	500 „
u. s. w. in gleichem Verhältnisse.		

sollen rücksichtlich der Producte, Kaufmannschaften und Manufacturen, welche in Schiffen eingeführt werden, die aus den Häfen Europa's und Nord-Amerika's kommen, drei Monate, rücksichtlich derjenigen aus den übrigen Häfen sechs Monate nach Publication desselben in Kraft treten.

Art. 3. Die ganze diesen Bestimmungen entgegenstehende Gesetzgebung wird widerrufen.“ —

Die Cabotage zwischen Portugiesischen Häfen, so wie die Frachtfahrt zwischen Portugal und den Portugiesischen Colonien ist ausschliesslich der Portugiesischen Flagge vorbehalten.

Ueberhaupt sollen die Portugiesischen Colonien, nämlich die Inseln Solor und Timor, Goa mit den Districten von Salsette und Bardez, Damao, die Insel Diu, Mozambique, Angola und Benguela, die Niederlassungen in Guinea, die Insel St. Thomas und die Prinzeninsel an der Küste von Guinea und die Kapverdischen Inseln dem fremden Handel im Allgemeinen gesetzlich verschlossen sein. Der Verordnung vom 5. Juni 1844 zufolge, welche die Handels-Verhältnisse dieser Colonien regulirt, sollen selbst eine Anzahl der für den Verkehr derselben wichtigsten Artikel auch in Portugiesischen Schiffen nur dann daselbst eingeführt werden dürfen, wenn sie Portugiesischen Ursprungs sind. Diese Bestimmung ist jedoch durch ein Decret vom 23. Juni 1847 (Hand. Archiv II, 365) wesentlich modificirt und die Bedingung des Portugiesischen Ursprungs nur noch für folgende Waaren beibehalten worden: Schiesspulver, Salz, Seife, Schnupftaback und aller gepulverte Taback, Zuartes und blauer Kattun; Franzbranntwein, Weinessig, Weine in geringeren Quantitäten als 12 Canadas eingeführt; Kupfer oder Bronze in Portugiesischen Münzen.

Handels- und Schiffahrts-Verträge hat Portugal abgeschlossen mit (Brasilien), Grossbritannien, den Vereinigten Staaten von Amerika, der Türkei, Oldenburg, Mecklenburg und Preussen *). Der Inhalt dieser Verträge bezieht sich im Allgemeinen nur auf Portugal mit Einschluss von Porto Santo, Madeira und den Azoren. — Britische Schiffe sind indess vertragsmässig berechtigt, Britische Erzeugnisse, sofern solche nicht zu denen gehören, deren Einfuhr verboten oder nur unter der Bedingung Portugiesischen Ursprungs erlaubt ist, direct aus Britischen Häfen in die Portugiesischen Colonien einzuführen, und aus den letztern deren Erzeugnisse nach jedem Lande auszuführen. Ausser den Engländern sind nur noch Nordamerikaner und Brasilianer gesetzlich zum Verkehre mit den Portugiesischen Colonien zugelassen. Doch wird es auch andern fremden Schiffen nicht verwehrt, in den Capverdischen Inseln Salz zu laden.

Als Portugiesische Schiffe gelten diejenigen, die in Portugal oder den Portugiesischen Besitzungen erbauet, das alleinige Eigenthum Portugiesischer Unterthanen sind, und deren Mannschaft mindestens zu drei Viertheilen aus Portu-

*) Ausserdem noch mit mehreren inländischen Staaten des Deutschen Zollvereins, welche Verträge jedoch fast ohne alle praktische Bedeutung sind.

giesen besteht. Im Auslande erbaute Schiffe können naturalisirt werden, wenn die Eingangsabgabe dafür entrichtet ist. Dieselbe beträgt laut Decret vom 6. Juli 1847 für unseefähige fremde Schiffe, Takelage etc. 10 pCt. von dem Verkaufspreise in öffentlicher Auction, für neue und seefähige Schiffe 7500 Reis pr. Tonne. Der Nachweis der Nationalität Portugiesischer Schiffe wird durch die Schiffspässe geführt, in Betreff deren ein Decret vom 1. Juni 1847 die näheren Vorschriften enthält. (Hand. Arch. II, 366.)

XVII. Sardinien.

Die nationale Schifffahrt ist sowohl hinsichtlich der Schiffsabgaben als auch der Ein- und Ausfuhr gewisser Handelsartikel begünstigt, an welchen Begünstigungen die Flaggen solcher Staaten, mit denen Sardinien neuerdings kommerzielle Verträge abgeschlossen hat, — nach dem Inhalt derselben, vollständig oder mit einigen Beschränkungen, — Theil nehmen.

Für Sardinische und privilegierte fremde Schiffe beträgt das Tonnengeld 51 Cent. die Tonne, für sonstige fremde Schiffe 1 Fr. 26 Cent. — Beim Ankergelde findet kein Unterschied Statt.

Im Allgemeinen besteht im Sardinischen Tarif für die Einfuhr unter nationaler Flagge keine Bevorzugung durch Differenzialzölle. Nur für einzelne Artikel ist durch eine Verordnung vom 17. Januar 1825 ein Zollerlass von $\frac{1}{3}$ für die directe Einfuhr in National-Schiffen bestimmt worden, nämlich für Branntwein, Wein, Getreide, Oel, Kastanien, Reis, Hülsenfrüchte, so wie eine Ermässigung des Ausfuhrzollens für Oel.

In den meisten Handels- und Schifffahrts-Verträgen, welche Sardinien abgeschlossen hat, ist wegen Fortbestandes der Differenzialzölle zu Gunsten der Sardinischen Schiffe für Getreide, Olivenöl und Weine, die aus Häfen des Schwarzen, Adriatischen und Mittelländischen Meeres bis zum Cap Trafalgar direct eingeführt werden, in einem Separat-Artikel ein Vorbehalt gemacht worden; so in den Verträgen mit dem Deutschen Zollverein, Hannover, Oldenburg, Dänemark, Schweden und Norwegen, Toskana und den Vereinigten Staaten von Amerika.

In den Verträgen mit einigen andern Staaten (mit Russland, Neapel und dem Kirchenstaat) dagegen findet sich ein solcher Vorbehalt nicht, sondern ist darin eine vollständige Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe und deren Ladungen in den gegenseitigen Häfen verabredet worden.

Der Haupthafen des Landes, Genua, ist ein Freihafen.

Bedingung der Nationalität eines Sardinischen Schiffes ist, dass selbiges auf einer einheimischen Werfte gebaut oder (gegen eine Abgabe von 3 Lire die Tonne) nationalisirt

sei, so wie dass der Capitain und $\frac{3}{4}$ der Mannschaft Sardinische Unterthanen sind. Im Auslande ist es den Schiffen gestattet, bis ein Drittel der Mannschaft aus Fremden zu ergänzen.

XVIII. Toskana.

Schon aus dem Umstande, dass der fast den ganzen Seehandel des Landes in sich concentrirende Haupthafen Livorno, ein Freihafen ist, lässt sich abnehmen, dass in der Toskanischen Handels-Gesetzgebung eine Zoll-Begünstigung der Importation unter nationaler Flagge oder direct aus den Productions-Ländern nicht Statt finden könne. Die Bevorzugung der Toskanischen Flagge und der Nationen, welche vertragsmässig dieser gleichgestellt sind, beschränkt sich daher auf die Schiffsabgaben. Die hierauf bezüglichen Verhältnisse sind durch eine Bekanntmachung des Regierungs-Secretariats zu Livorno vom 27. October 1846 bestimmt worden, durch welche umfassende Verordnung überhaupt die früher sehr verwickelte und veraltete Erhebung verschiedenartiger Schifffahrts-Abgaben für sämtliche Toskanische Häfen regulirt worden ist.

Dieser Bekanntmachung zufolge findet hinsichtlich sonstiger [das Schiff treffenden Abgaben (namentlich der Quarantaine-Kosten) kein Unterschied Statt; dagegen haben die National-Schiffe nur die Hälfte des tarifmässigen Ankergeldes und der Gebühr für den Ausgangspass zu entrichten. Diese Abgaben betragen nach dem Tarife:

Ankergeld, Schiffe bis 10 Tonnen Trächtigkeit.....	2 Lire
„ „ von 11—20 „ „	4 „
„ „ über 20 „ „ pr. Tonne..	10 Soldi
Ausgangspass „ bis 50 „ „	6 „ 8 D.
„ „ über 50 „ „	13 „ 4 „

Artikel 6 dieser Bekanntmachung vom 27. October 1846 stellt den allgemeinen Grundsatz auf:

„Zu einer gleichgünstigen Behandlung wie die National-Schiffe sollen die Fahrzeuge derjenigen Nationen zugelassen werden, welche durch Reciprocitäts-Vertrag die Toskanische Flagge in ihren Häfen zu denselben Schifffahrts-Abgaben zulassen, welchen die einheimischen Schiffe unterliegen.“

In Gemässheit dieser Bestimmung ist dann am 23. Februar 1847 eine fernere Bekanntmachung des Regierungs-Secretariats in Livorno erschienen, welche unter andern verfügt:

- 1) Schiffe unter der Flagge der Vereinigten Staaten von Amerika, von Schweden und Norwegen, und von Russland, sind, in Gemässheit der mit diesen Staaten bereits bestehenden Verträge und Verabredungen über völlige Reciprocität zu Gunsten der Toskanischen Schiffe, in allen Häfen des Grossherzogthums den nationalen Schiffen vollständig, namentlich in Ansehung der Art. VI und XLIV der Bekanntmachung vom 27. October 1846 erwähnten Punkte, gleich gestellt.

2) In Erwartung des Austausches ähnlicher Declarationen mit dem Britischen Gouvernement, und in der Voraussetzung, dass vom 1. März ab die in die Häfen des Vereinigten Königreichs und in Gibraltar, die Jonischen Inseln und Malta einlaufenden Toskanischen Schiffe hinsichtlich der Schiffs- und Ladungsabgaben eine vollständig reciproke Behandlung erfahren werden, sollen bis auf Weiteres Schiffe unter Britischer Flagge dieselbe Begünstigung geniessen.

3) Mit Rücksicht auf die wegen des Austausches förmlicher Declarationen schwebenden Verhandlungen mit dem Kirchenstaat, auf das in der Bekanntmachung S. Em. des Cardinal Camerlengo vom 28. Februar 1833 in der Hauptsache bereits ausgesprochene Princip der Reciprocität, und auf die Behandlung, welche demgemäss die Toskanischen Schiffe in den Häfen des Kirchenstaats erfahren, sollen auch die Schiffe unter päpstlicher Flagge bis auf Weiteres gleich den Toskanischen behandelt werden.

Der Abschluss des Handels-Vertrages mit Grossbritannien ist seitdem am 5. April 1847 erfolgt; so wie auch mit Oesterreich am 24. April und mit Sardinien am 5. Juni desselben Jahres. (Hand. Arch. I, 416; II, 54, 264 und 370.)

Ausserdem ist laut Bekanntmachung vom 29. April 1847 während der obschwebenden Verhandlungen über einen Reciprocitäts-Handels- und Schiffahrts-Vertrag die Belgische Flagge mit den privilegierten Schiffen provisorisch gleich gestellt worden.

XIX. Kirchenstaat.

In dem Waaren-Zolltarif für die Päpstlichen Staaten findet sich keinerlei Unterscheidung zur Begünstigung der Einfuhr oder Ausfuhr in National-Schiffen oder der directen Einfuhr aus den Erzeugungsländern. — Auch in Rücksicht der Schiffsabgaben fand vor dem Jahre 1833 eine durchgängig gleiche Behandlung der einheimischen und aller fremden Schiffe Statt. In letzterer Beziehung hat jedoch eine Bekanntmachung vom 28. Februar 1833 Differenzial-Abgaben angeordnet. Dieselbe bestimmt im Wesentlichen:

„Da verschiedene fremde Regierungen in eine Reciprocität in Rücksicht der Schiffsabgaben eingewilligt haben, in der Art, dass von Römischen Schiffen nur dieselben Abgaben, welche die eigenen Schiffe, wenn sie von Päpstlichen Häfen ankommen, zu entrichten haben, erhoben werden, und es überdies zum Schutz der Interessen des Päpstlichen Handels gerecht und angemessen ist, dass die Schiffahrts-Abgaben in den Päpstlichen Häfen den viel höhern Auflagen, welche von Päpstlichen Schiffen in den Häfen solcher Länder, die dem Vorschlage der Reciprocität noch nicht beigetreten sind, bezahlt werden, gleich gestellt werden, so werden folgende Vorschriften erlassen:

- 1) Oesterreichische, Danische und Amerikanische Schiffe, deren Regierungen in die Vorschläge der Reciprocität eingewilligt haben, sollen in den Päpstlichen Häfen den einheimischen Schiffen gleich behandelt werden.
- 2) Englische Schiffe, mit einheimischen Erzeugnissen beladen, sollen aus demselben Grunde in den Päpstlichen Häfen wie die National-Schiffe behandelt werden.
- 3) Toskanische, Jonische und Levantische Schiffe, deren Regierungen in ihren Häfen ziemlich den gleichen Betrag erheben, wie die Päpstliche Regierung, sollen fortfahren, die bestehende Abgabe von 6 Bajocchi pr. Tonne zu entrichten.
- 4) Die Schiffe der in den vorangehenden drei Artikeln nicht genannten Länder sollen in den Päpstlichen Häfen 12 Bajocchi pr. Tonne zu entrichten haben, bis zu dem Zeitpunkt, wo ihre Regierungen es für angemessen erachten, Päpstliche Schiffe in ihren Häfen auf gleichen Fuss, wie die eigenen Schiffe, zuzulassen.
- 5) Die Mehreinnahme, welche sich aus dieser Erhöhung der Schiffahrts-Abgaben fremder Schiffe ergibt, soll verwendet werden als Ersatz für die grösseren Ausgaben, welche Päpstliche Schiffe in den Häfen der im Art. 4 bezeichneten Länder treffen.“

Eine spätere Bekanntmachung vom 26. Juni 1833 verfügt, dass Britische Schiffe, auch wenn sie in Ballast irgendwoher ankommen, nicht mehr als National-Schiffe zu entrichten haben, und dass Schiffe, welche zum Herzogthume Lucca gehören, eben so behandelt werden sollen, wie Toskanische.

Preussische Schiffe gehören, auf Grund einer Bekanntmachung vom 10. März 1834, zu den privilegierten Flaggen, indem auch Preussen am 22. September 1834 die Erklärung abgegeben hat, die Päpstliche Flagge hinsichtlich der Abgaben von Schiff und Ladung in seinen Häfen mit den National-Schiffen gleich zu behandeln. Mit Sardinien hat der Kirchenstaat am 3. Juli 1847 einen vollständigen Reciprocitäts-Handels- und Schiffahrts-Vertrag abgeschlossen. — Griechische und Belgische Schiffe sind ebenfalls den National-Schiffen gleich gestellt*).

Fremde wie einheimische Schiffe, welche, nachdem sie in einem Hafen des Kirchenstaates einen Theil ihrer Ladung gelöscht, in einen andern Päpstlichen Hafen einlaufen, haben in letzterem ein Fünftel der Schiffsabgaben zu entrichten. — Beim blossen Anlaufen oder beim Einlaufen in Nothfällen unterliegen National-Schiffe einem Fünftel, fremde Schiffe der Hälfte jener Abgabe. —

*) Einer handschriftlichen Aufzeichnung vom 28. Juni 1847 zufolge findet die Erhebung des Ankergeldes zu Civita Vecchia in nachstehender Weise Statt: 1) Englische, Oesterreichische, Griechische, Sardinische, Schwedische, Belgische Schiffe: 3 Bajocchi pr. Tonne; — 2) Toskanische, Lucchesische, Jonische: 6 Baj. pr. Tonne; — 3) Neapolitanische, Französische und sonstige fremde Flaggen: 12 Baj. pr. Tonne. — Offenbar gehören Preussische, Danische und Amerikanische Schiffe auch zu 1, und dass sie nicht mit aufgeführt sind, erklärt sich wohl daraus, dass längere Zeit keine solche Schiffe dort vorgekommen sein werden.

Eine Verordnung, welche fremden Schiffen die Cabotage untersagt, besteht nicht.

Die sonstigen ausser dem vorgedachten sogenannten Ankergelde das Schiff treffenden Abgaben (Lootsengeld, Quarantaine-Kosten etc.) sind dieselben für einheimische wie für alle fremde Schiffe.

XX. Neapel.*)

Zu Gunsten der nationalen Schifffahrt finden sowohl hinsichtlich der Tonnengelder als im Waarenzoll-Tarif bedeutende Differenzial-Abgaben Statt.

Der noch gültigen Verordnung vom 25. Februar 1826 gemäss beträgt für Neapolitanische Schiffe und die Flaggen derjenigen Staaten, mit denen ein Schifffahrts-Vertrag besteht, die Abgabe der Tonnengelder 4 Grani pr. Tonne; für nicht-privilegirte fremde 40 Grani pr. Tonne. — Auch bei anderen, vom Schiffe zu entrichtenden Gebühren findet eine Bevorzugung der einheimischen und denselben gleich gestellten Schiffe Statt. Die Expeditionsgebühr ist nach der Tragfähigkeit bestimmt:

	für National-Schiffe	für fremde Schiffe
21 — 50 Tonnen.....	20 Gr.....	Duc. 80 Gr.
51 — 100 „	40 „	1 „ 65 „
101 — 200 „	60 „	3 „ 30 „
über 200 „	80 „	6 „ 60 „

Unter dem Ministerium Medici ward für alle Waaren, welche unter Neapolitanischer Flagge direct aus Amerika eingeführt wurden, ein Zollerlass von 30 pCt., und bei directer Einfuhr aus der Ostsee in National-Schiffen ein Zollerlass von 20 pCt. bestimmt, welche Verfügung unter andern die Folge hatte, dass auch Europäische Erzeugnisse, um jenen bedeutenden Zollrabatt zu geniessen, über einen Amerikanischen Hafen importirt wurden. Später ist diese Begünstigung weggefallen, jedoch (Art. 7 der Zollverordnung vom 30. November 1824) ein allgemeiner Zollrabatt von 10 pCt. für die Einfuhr in National-Schiffen beibehalten worden. Ausserdem ward bei der Ausfuhr von Baumöl die Nationalflagge durch einen ansehnlichen Zollrabatt begünstigt. Der Ausfuhrzoll für diesen Artikel ist nämlich wie folgt bestimmt:

	diesseits des Faro	jenseits des Faro
in Nationalschiffen pr. Cantaio.....	1 Duc. 94 Gr....	Duc. 67 Gr.
in fremden Schiffen „	2 „ 91 „ ...	1 „ — „

Eine Verordnung vom 21. November 1846 ermässigt den Zoll für die Ausfuhr von Olivenöl, Oelsatz und Oelkuchen aus den Continental-Staaten des Königreichs, auf nationalen oder den in Folge von Handels- und Schifffahrts-Verträgen

den nationalen gleich gestellten Schiffen auf 1 Duc. 40 Gr. (Hand. Arch. I, 151.)

Auch für einige andere Producte bestehen noch Differenzial-Ausgangszölle, welche jedoch für den Handel nicht von besonderer Bedeutung sind.

Durch einen am 26. September 1816 mit Grossbritannien und einen am 28. Februar 1817 mit Frankreich auf unbestimmte Dauer abgeschlossenen Handels- und Schifffahrts-Vertrag war von Seiten Neapels diesen beiden Staaten gegenüber die Verbindlichkeit eingegangen worden, den Handel derselben stets demjenigen der meistbegünstigten Nation gleichzustellen, und den Erzeugnissen dieser Länder bei deren Einfuhr in Neapel einen Rabatt von 10 pCt. auf die am 1. Januar 1816 bestehenden Eingangsabgaben zu gewähren. Durch die neueren mit diesen Staaten (am 29. April 1845 mit Grossbritannien und am 14. Juni 1845 mit Frankreich) abgeschlossenen Handels- und Schifffahrts-Verträge ist diese Verpflichtung aufgehoben. Dagegen ist in den ebengenannten, so wie in den andern später von Neapel abgeschlossenen Verträgen (mit Russland, den Vereinigten Staaten von Amerika, Dänemark, Sardinien, Oesterreich, dem Zollverein) die Concession gemacht worden, dass die Erzeugnisse der betreffenden Staaten, bei ihrer Einfuhr in Neapolitanischen Schiffen oder unter der Flagge des Landes [oder sonst dieserhalb privilegirten Flaggen], im Königreich beider Sicilien einen Rabatt von 10 pCt. auf den tarifmässigen Zoll geniessen sollen.

Messina, in Gemässheit des Art. 82 des Schifffahrts-Gesetzes, und Brindisi, nach Verordnung vom 28. Juli 1847 (Hand. Arch. II, 469) sind Freihäfen, wo alle fremden Schiffe nur dieselben Schiffsabgaben zu entrichten haben, welchen einheimische Schiffe unterliegen, und in den Fällen von deren Entrichtung befreiet sind, in welchen die letzteren davon frei sind.

Die Cabotage ist ausschliesslich den nationalen Schiffen vorbehalten worden. — Bedingung der Nationalität eines Neapolitanischen Schiffes ist, dass dasselbe das ausschliessliche Eigenthum Neapolitanischer im Königreiche wohnhafter Unterthanen sei, dass dasselbe auf einer einheimischen Werfte gebauet oder gegen eine Abgabe von 2 Duc. pr. Tonne naturalisirt sei, und ferner, dass der Capitain und mindestens zwei Drittheile der Mannschaft Eingeborene des Königreichs oder mittelst der gesetzlichen Documente naturalisirt sind. (*Legge di navigazione. Art. 10.*)

XXI. Türkei.

Im Türkischen Reiche bestehen keine bestimmte Schifffahrtsgesetze noch Differenzialzölle zur Begünstigung der nationalen Flagge; im Gegentheil, während in andern Staaten fremde Nationen die vertragsmässige Gleichstellung mit den Einheimischen wünschen und sich ausbedingen, geht in der

*) Ueber die Neapolitanische Handels-Gesetzgebung und Politik vgl. mehrere Aufsätze in: *Bursotti Bibliotheca di commercio. Napoli;* — und namentlich Disp. XIII, XIV und XVII.

Türkei oft das Streben der eigenen Unterthanen dahin, die fremden Nationen eingeräumten Begünstigungen und Rechte sich zu verschaffen. Deshalb findet sich auch in den mit der Pforte bis jetzt abgeschlossenen Handels- und Schiffahrts-Verträgen nur die Bedingung der Behandlung auf den Fuss der meist begünstigten Nationen, nicht der Gleichstellung mit der National-Flagge.

Die Basis der gegenwärtigen Zollverfassung im Türkischen Reiche und seiner Handelsbeziehungen zum Auslande bildet die am 16. August 1838 zwischen der Pforte und Grossbritannien abgeschlossene Handels- und Schiffahrts-Convention, deren hauptsächliche Bestimmungen folgende sind:

Die Pforte entsagt den früher bestandenen Monopolen und inländischen Zöllen. Statt dessen tritt ein: hinsichtlich der Ausfuhr eine Abgabe von 9 pCt. bei der Ankunft der Waare aus dem Innern an dem Orte, von wo sie ausgeführt werden soll, sodann aber bei der Ausfuhr selbst der bisherige Ausfuhrzoll von 3 pCt.; — hinsichtlich der Einfuhr neben dem bisherigen Einfuhrzolle von 3 pCt. noch ein Additional-Zoll von 2 pCt., nach dessen Erlegung es dem Einbringer frei steht, die Waare an Ort und Stelle zu verkaufen, oder nach andern Orten im Gebiete der Pforte zu führen, ohne dass weiter von dem Verkäufer oder Käufer eine andere Abgabe erhoben werden darf. Die Erhebung dieser Zölle soll nach der Norm eines für den Zeitraum von je 14 Jahren festzustellenden Tarifes Statt finden, welcher von einer beiderseits ernannten Commission von Sachverständigen entworfen wird. Beim Ablauf von 7 Jahren steht es während der darauf folgenden 6 Monate jeder der contrahirenden Partheien frei, eine Revision des Tarifs zu verlangen, geschieht dies nicht, so bleibt der Tarif noch für die nächsten 7 Jahre in Kraft.

Ferner bestimmt der Vertrag, dass die Passirung der Dardanellen und des Bosporus, selbst wenn die Waaren übergeladen werden, völlig zollfrei, und dass im Uebrigen alle zum Transit eingeführten Waaren einem Zoll von 3 pCt. unterworfen sein sollen.

Die Bestimmungen des Vertrages sollen nicht nur für die Europäische und Asiatische Türkei, sondern auch für Aegypten und andere Afrikanische Besitzungen der Pforte allgemeine Gültigkeit haben.

Durch den Art. 6 des Vertrages erklärt die Pforte sich bereit, ihre Handelsbeziehungen zu andern fremden Staaten auf die Basis dieses Vertrages zu reguliren.

Dem Vorgange Grossbritanniens folgte Frankreich bald nach durch den Vertrag vom 25. November 1838, welcher durchaus mit der Britisch-Türkischen Convention vom 16. August desselben Jahres übereinstimmt.

Auch die darauf folgenden Verträge anderer Staaten mit der Türkei stimmen im Wesentlichen mit der eben genannten Britischen und Französischen Convention überein. Der Hauptpunkt aller dieser Verträge ist, dass die Pforte dem andern contrahirenden Staate die allgemeine Zusicherung ertheilt, den Schiffen, dem Handel und den Unterthanen desselben alle Vortheile und Berechtigungen zu gewähren,

welche jetzt oder künftig der meist begünstigten fremden Nation zugestanden sind, oder künftig zugestanden werden möchten. Nur darin unterscheiden sich die meisten der später geschlossenen Verträge von den früheren, dass sie den Grundsatz der Reciprocität mitaufgenommen haben, wonach auch die fremden Staaten ihrerseits der Türkischen Flagge entsprechende Zugeständnisse machen, also namentlich auch die Zusicherung der Behandlung auf den Fuss der meist begünstigten Nation. Unter den gegenwärtigen Verhältnissen der Türkischen Schiffahrts-Beziehungen zum Auslande findet sich indess zur praktischen Anwendung dieser Reciprocität sehr wenig Veranlassung. — Die gegenwärtig anerkannten Handels- und Schiffahrts-Verträge der Türkei sind folgende*):

mit Oesterreich:	vom 24. Februar 1784.
„ Preussen:	„ 10. October 1840.
„ den Hansestädten:	„ 18. Mai 1839 und 7. Sept. 1841.
„ Dänemark:	„ 1. Mai 1841.
„ Schweden und Norwegen:	„ 31. Januar 1840.
„ Holland:	„ 30. April 1840.
„ Belgien:	„ 3. August 1839.
„ Grossbritannien:	„ 16. August 1838.
„ Frankreich:	„ 25. November 1838.
„ Spanien:	„ 2. März 1840.
„ Portugal:	„ 22. März 1843.
„ Sardinien:	„ 2. September 1839.
„ Toskana:	„ 12. Februar 1833.
„ Neapel:	„ 16. October 1841.
„ Russland:	„ 30. April 1846.
„ den Verein. Staaten von Amerika: ..	„ 7. Mai 1830.

Mit dem Königreiche Griechenland hat die Pforte keinen speciellen Handels- und Schiffahrts-Vertrag abgeschlossen, jedoch ist in den Londoner Conferenz-Beschlüssen, welche mittelst einer vom 8. April 1831 datirten Note der Gesandten von Grossbritannien, Frankreich und Russland der Pforte bekannt gemacht und von dieser unterm 24. April 1831 genehmigt wurden, durch §. 5 bestimmt worden: „die Unterthanen der Pforte und die des Königreichs Griechenland sollen gegenseitig in Rücksicht der Handels- und Schiffahrts-Befugnisse so behandelt werden, als die Unterthanen anderer Staaten, welche mit dem Türkischen Reiche und mit Griechenland im Frieden sind.“

Die Flaggen derjenigen Nationen, welche mit der Türkei in keinen vertragsmässigen Beziehungen stehen, werden von der Pforte gleichsam gar nicht anerkannt und bedürfen bei ihren commerziellen Beziehungen mit der Türkei und bei der Fahrt nach dem Schwarzen Meere der Vermittelung des Repräsentanten einer der Pforte befreundeten Macht.

Zwischen den anerkannten Nationen findet aber, wie oben schon bemerkt, keinerlei Unterscheidung hinsichtlich der Schiffsabgaben und Waarenzölle Statt, da sämtliche

*) Die Bücher und deren Seitenzahlen, wo die einzelnen Türkischen Verträge abgedruckt sind, finden sich bei der tabellarischen Uebersicht der Schiffahrts-Verträge der betreffenden Staaten zu No. XXI speciell nachgewiesen.

Verträge mit der Türkei die Clausel der meistbegünstigten Nation enthalten.

Die grosse Mehrzahl der Türkischen Handels-Verträge ist auf unbestimmte Dauer, ohne alle Angabe einer Kündigungsfrist abgeschlossen. Nur in den zuletzt eingegangenen Verträgen (mit Portugal und Russland) ist ein zehnjähriger Termin und weitere Fortdauer unter dem Vorbehalt einer beiderseitigen zwölfmonatlichen Kündigungsbefugnis stipulirt worden.

Eine Anordnung, welche die Cabotage den einheimischen Schiffen vorbehält, besteht in der Türkei nicht; eben so wenig scheinen wegen der Nationalität Türkischer Schiffe allgemeine Vorschriften erlassen zu sein.

XXII. Griechenland.

Das Königreich Griechenland befolgt in seinen Handels- und Schifffahrts-Beziehungen die Grundsätze des freien Handels in ausgedehntem Maasse, wie dies auch die von diesem Staate abgeschlossenen commerciellen Verträge darthun. Die Regel der Griechischen Schifffahrts-Gesetzgebung ist, die Schiffe aller fremden Nationen sowohl in Rücksicht der Abgaben vom Schiff wie von der Ladung gleich günstig wie die nationale Flagge zu behandeln. Ausnahmsweise sollen die Schiffe solcher Staaten, in deren Häfen die Griechische Flagge schlechter gestellt ist, als National-Schiffe, hinsichtlich der Hafengelder einer Additional-Abgabe unterworfen sein, deren Grösse sich nach dem Betrage der die Griechische Flagge in den Häfen des andern Theils treffenden Differenzial-Abgaben zu richten hat. (Art. 2 des Königlichen Decrets vom 8. Februar 1834.)

In dem Griechischen Zollgesetz und Waarenzoll-Tarif (vom 5. April 1843) findet sich keine Unterscheidung zwischen der Einfuhr in National-Schiffen und unter fremder nicht begünstigter Flagge, noch auch zwischen directer und indirecter Einfuhr.

Folgende Staaten gehören in Folge specieller Uebereinkünfte zu den begünstigten: Oesterreich, Preussen, Hannover, Oldenburg, die Hansestädte, Dänemark, Schweden und Norwegen, Niederlande, Belgien, Grossbritannien, die Jonischen Inseln, Russland, die Vereinigten Staaten von Amerika.

Bedingungen der Nationalität eines Griechischen Schiffes sind, dass dasselbe mindestens bis zur Hälfte das Eigenthum Griechischer Unterthanen sei, dass die Officiere und mindestens $\frac{3}{4}$ der Mannschaft Griechische Unterthanen seien und die competente Hafen-Behörde dasselbe einregistriert habe.

XXIII. Russland.

Die Grundlage der neueren Russischen Schifffahrtsgesetzgebung bildet nachstehender Kaiserlicher Ukas vom 19. Juni (1. Juli a. St.) 1845 „über einige Maassregeln zur Beförderung der Russischen Kauffahrthei-Schifffahrt“. Derselbe lautet vollständig wie folgt:

„In Betracht, dass Schiffe unter Russischer Flagge und die Waaren, welche sie führen, in vielen ausländischen Häfen mit mehr oder minder bedeutenden Nebenabgaben belastet sind, während in den Häfen Russlands zwischen den Russischen und fremden Schiffen rücksichtlich des Betrags der Zollabgaben kein Unterschied gemacht wird, und selbst hinsichtlich der Schiffsabgaben die ausländische Flagge nur in sehr wenigen Fällen höher belastet ist, als die Russische, und mit dem Wunsche bei so bewandten, der gewünschten Ausbildung der Russischen Handelsmarine hinderlichen Umständen, denen unserer getreuen Unterthanen, welche ihre Capitalien auf den Bau und die Ausrüstung von Kauffahrthei-Schiffen anlegen, möglichst Hülfe und Schutz zu gewähren, befehlen Wir:

- 1) Die Küsten-Schifffahrt, d. h. der Waarentransport aus einem Russischen Hafen nach einem andern, an ein und demselben Meere gelegen, soll fortan, wie es auch bisher war (gemäss dem Art. 722 des Swods der Handelsgesetze), ausschliesslich den Russischen Unterthanen und Schiffen, die unter Russischer Flagge segeln, vorbehalten sein.
- 2) Für Waaren, welche unter fremder Flagge eingeführt werden, gleichviel, welchen Ursprungs sie seien, soll ein Zuschlagzoll von 50 pCt. über den für diese Waaren im Tarif festgesetzten Zoll erhoben werden.
- 3) Ausländische Schiffe sollen in Unseren Häfen ein Lastgeld von 1 Rubel Silber von jeder Last bei der Ankunft und eben so viel bei der Abfahrt zahlen.
- 4) Die Verordnungen unter §. 2 und 3 treten mit Eröffnung der Navigation des Jahres 1846 in Kraft und behalten sie so lange, als die Umstände, durch welche diese Maassregeln hervorgerufen worden, bestehen werden. Dagegen soll die unter §. 2 vorgeschriebene Erhöhung der Zollabgaben auf diejenigen Waaren keine Anwendung finden, die im Laufe des Jahres 1845 eingeführt werden und für welche, den bestehenden Regeln gemäss, der Zoll erst im nächsten Jahre bezahlt werden kann.
- 5) Von den Verordnungen unter §. 2 und 3 sind die Schiffe derjenigen Nationen ausgenommen, bei denen, auf den Grund besonderer Tractate oder anderer Anordnungen, die Russische Flagge schon eine gleiche Behandlung mit der National-Flagge, oder der Flagge der am meisten begünstigten Nation geniesst, da die Schiffe dieser Nationen in den Häfen des Russischen Reichs und des Grossfürstenthums Finland rücksichtlich der Zoll- und Schiffsabgaben durchaus eben so behandelt werden müssen wie Russische.

6) In Folge der im vorhergehenden Paragraph aufgestellten Regel wird jeder in den Häfen des Reichs oder des Grossfürstenthums Finland zwischen Russischen und fremden Schiffen noch bestehende oder kraft dieses Ukases in Zukunft sich ergebende Unterschied hinsichtlich der Zoll- und Schiffsabgaben-Zahlung zu Gunsten einer jeden Nation, deren Regierung der Russischen Flagge vollkommene Reciprocität gewährt, aufgehoben werden.

Theils in Gemässheit früherer Verträge, theils in Folge der auf Veranlassung des vorstehenden Ukas abgeschlossenen neuen commerciellen Reciprocitäts-Uebereinkünfte (oder ausgewechselten Erklärungen sind gegenwärtig folgende Nationen in den Häfen des Kaiserreichs Russland und des Grossfürstenthums Finland der nationalen Flagge in allen Beziehungen gleich gestellt: Oesterreich, Preussen, Hannover, Mecklenburg, Oldenburg, die Hansestädte, Schweden und Norwegen, Dänemark, Niederlande, Grossbritannien, Sardinien, Toskana, die Jonischen Inseln, Griechenland, Türkei, Persien, Vereinigte Staaten von Amerika, Brasilien. Die Flaggen der nicht genannten Staaten (also die Belgische, Portugiesische, Spanische u. a.), so wie die Neapolitanischen, und Französischen Schiffe in den vertragsmässig ausgenommenen Fällen, unterliegen den durch den Ukas vom 1. Juli 1845 angeordneten Differenzial-Abgaben.

Die Cabotage ist den Russischen Unterthanen und Schiffen im Allgemeinen ausschliesslich vorbehalten. (Eine specielle Verfügung gestattet fremden Schiffen die Küstenfahrt an der Ostküste des Schwarzen Meeres, von Anapa bis Nicolaëff, jedoch nur bis zum 7. März 1848.)

Der Handel mit den Russischen Besitzungen an der Westküste von Nord-Amerika ist ein Privilegium der Russisch-Amerikanischen Compagnie, von dem nicht allein die fremden Nationen, sondern selbst die übrigen Russischen Unterthanen ausgeschlossen sind.

In Rücksicht der Nationalität Russischer Schiffe, für welche die Hauptbedingung ist, dass sie das Eigenthum Russischer Unterthanen sein müssen, bestimmt ein Senats-Ukas vom 1. Juni 1846 wegen der Bemannung:

In Betracht des noch bestehenden Mangels an Russischen Schiffen, Steuermännern und Matrosen, erkennt der Reichsrath, mit dem Antrag des Finanz-Ministers übereinstimmend, für nothwendig, den Zollämtern des Baltischen, Weissen, Schwarzen und Asowschen Meeres und der Donau die Erlaubniss zu ertheilen, noch ferner den in's Ausland gehenden Russischen Schiffen in derselben Art, wie ihnen dieses bis zum Jahre 1846 erlaubt gewesen, Pässe auszustellen. Demzufolge wird der Antrag des Finanz-Ministers bestätigt und die Anmerkung zu Art. 744 des 11. Bandes des Swod der Reichsgesetze in nachstehender Art abgefasst: „Ausnahmsweise wird es den Russischen Schiffen, welche von Häfen des Baltischen und Weissen Meeres in's Ausland gehen, erlaubt, bis zum Jahre 1851 Zollpässe zu nehmen, wenn auch deren Schiffer und Steuermänner Ausländer sind und drei Theile der Equipage aus ausländischen Matrosen bestehen.

Den aus den Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres und der Donau abgehenden Schiffen können die Zollämter Pässe ausliefern bis zum Jahre 1849, wenngleich die Schiffe ausländische Schiffer und Steuermänner haben und bis zum Jahre 1850, wenn auch mehr als drei Theile der Matrosen Ausländer sind.

Die auf Russischen Werften erbaueten Schiffe geniessen die Begünstigung, dass sie während der ersten 3 Jahre von Entrichtung der Lastgelder in Russischen Häfen befreiet bleiben.

In dem Schiffahrts-Reglement für das Grossfürstenthum Finland vom Jahre 1839 *) wird (§. 58) bestimmt, dass in Gemässheit des Product-Placats vom 10. November 1724 und der nachträglichen Verordnung vom 28. Februar 1826 den Schiffen der nicht dieserhalb privilegierten Nationen untersagt sei, in Finland andere Waaren einzuführen, als die Erzeugnisse ihres Landes oder ihrer Colonien.

XXIV. Vereinigte Staaten von Amerika.

Die internationale Handelspolitik und Schiffahrts-Gesetzgebung der Vereinigten Staaten von Amerika beruht auf dem Princip der Reciprocität. Durch verschiedene Congress-Acten sind freilich erhebliche und umfassende Differenzialzölle und Schiffahrts-Gesetze beliebt worden und noch in fortdauernder Geltung; der anerkannte und praktische Zweck derselben ist aber ganz hauptsächlich andere Staaten, welche in ihren Häfen den Amerikanischen Handels- und Schiffahrts-Verkehr erschweren oder beschränken, durch solche Ausgleichungszölle (*countervailing duties*) und entsprechende Schiffahrts-Gesetze zu veranlassen, eine gegenseitige vollständige Gleichstellung mit der National-Flagge eintreten zu lassen. In diesem Sinne sind durch Congress-Acten vom 20. Juli 1790, 27. März 1804 und 14. Januar 1817 für fremde Schiffe Extra-Schiffsabgaben von $\frac{1}{2}$ Doll. Tonnengeld und $\frac{1}{2}$ Doll. Leuchtfeuergebühr pr. Tonne angeordnet. Ferner ist durch Congress-Acte vom 27. April 1816 (und 30. August 1842) verfügt worden, dass, so weit nicht schon sonstige discriminirende Abgaben dafür beständen, für die Einfuhr von Waaren in fremden Schiffen ein Aufschlagzoll von 10 pCt. der tarifmässigen Sätze erhoben werden solle. — Dann ist noch durch Congress-Acte vom 1. März 1817 angeordnet, dass keine Boden- oder Industrie-Erzeugnisse aus einem fremden Hafen in die Vereinigten Staaten sollen eingeführt werden dürfen, ausser in Schiffen der Vereinigten Staaten oder in Schiffen, welche wirklich Bürgern oder Unterthanen des Ur-

*) *Règlement confirmé par Sa Majesté l'Empereur pour la navigation du Grand Duché de Finlande. Publié à Helsingfors le 28. Mai 1839. St. Petersbourg. 1840.*

sprungs- oder Fabrikations-Landes, oder des Landes, in welchem jene Erzeugnisse allein zur Ausfuhr verschifft werden können oder gewöhnlich verschifft zu werden pflegen, ausschliesslich angehören. — Es ist jedoch immer ausdrücklich erklärt, dass diese Bestimmungen auf die Schiffe derjenigen Nationen, welche keine analoge Anordnungen zum Nachtheile der Vereinigten Staaten getroffen haben oder treffen werden, durchaus keine Anwendung finden sollen. — Bei der Befreiung der vertragsmässig dazu berechtigten fremden Schiffe von dieser discriminirenden Behandlung wird aber immer vorausgesetzt, dass die Nationalität des Schiffes den dieserhalb bestehenden Vorschriften der Vereinigten Staaten gemäss sei, d. h. dass das Schiff das ausschliessliche Eigenthum von Staatsangehörigen des betreffenden Landes sei und dass die Officiere und mindestens zwei Drittheile der Bemannung gleichfalls Angehörige des Landes seien.

Der Präsident der Vereinigten Staaten ist durch Congress-Acten vom 24. Mai 1828 und 31. Mai 1830 ermächtigt, die Differenzial-Abgaben für die Schiffe solcher Staaten aufzuheben, von denen er den Beweis erhalten hat, dass in ihren Häfen zum Nachtheile der Vereinigten Staaten keine Differenzial-Abgaben mehr erhoben werden.

Diejenigen Staaten, welche in ihren Häfen nach dem Inhalt bestehender Verträge oder in Folge ausgetauschter Declarationen, die Amerikanischen Schiffe und deren Ladungen rücksichtlich aller Schiffsabgaben wie Waarenzölle, sowohl bei directer wie bei indirecter Fahrt, auf gleichen Fuss wie die National-Flagge behandeln, und deren Schiffe nebst Ladungen, also in den Häfen der Vereinigten Staaten gleichfalls eben so behandelt werden, wie die National-Flagge, sind: Oesterreich, Preussen, Hannover, Oldenburg, Mecklenburg, die Hansestädte, Dänemark, Norwegen und Schweden, Sardinien, der Kirchenstaat, Toskana, Griechenland, Türkei, Russland. —

Reciprocitäts-Verträge beschränkteren Inhalts, welche zwar für die Schiffsabgaben und Ausfuhrzölle im Allgemeinen, für die Einfuhrzölle aber nur bei directer Importation aus den eigenen Landeshäfen gegenseitige Gleichstellung mit den nationalen stipuliren, sind abgeschlossen mit Grossbritannien (auf die Britischen Colonien in Westindien und Süd-Amerika ausgedehnt durch eine reciproke Proclamation des Präsidenten der Vereinigten Staaten vom 5. October 1830 und Britischen Geheimerathsbefehl vom 5. November 1830), den Niederlanden, Belgien, Portugal, Neapel. — Mit Frankreich ist ein Vertrag unter speciellen Bedingungen abgeschlossen, wonach Amerikanische Schiffe in Französischen Häfen an Tonnengeld 5 Fr. pr. Tonne entrichten, aber dafür von Differenzialzöllen auf die direct importirten Ladungen befreiet sind, wogegen Französische Schiffe in den Vereinigten Staaten einem Extra-Tonnengelde von 3 Doll. 65 Cents und einer Extra-Ladungsabgabe von 94 Cents pr. Tonne unterworfen sind. Die Französischen Schiffe, welche in Ballast oder mit Ladung aus Häfen der Französischen Besitzungen in Amerika kommen, werden der National-Flagge gleich behandelt, da in jenen Colonien dieserhalb Reciprocität Statt findet. —

In Spanischen Häfen haben die Amerikanischen Schiffe keine höheren Tonnengelder zu entrichten, als die National-Schiffe, weshalb auch im Allgemeinen die Spanischen Schiffe in den Häfen der Vereinigten Staaten von Extra-Tonnengeldern befreiet sind. Dagegen ist, in Betracht des in den Spanischen Colonien zum Nachtheil der Einfuhr und Ausfuhr unter fremder Flagge bestehenden Differenzialzoll-Systems, durch Congress-Acte vom 30. Juni 1834 angeordnet worden, dass Spanische Schiffe, welche mit Ladung nach Cuba und Portorico abgehen, oder daher kommen, Differenzialzöllen zu dem Betrage unterliegen, welcher in den genannten Spanischen Colonien von Amerikanischen Schiffen mit gleichen Ladungen mehr zu entrichten gewesen wäre, als unter Spanischer Flagge. — Die Schiffe der Argentinischen Republik werden in Gemässheit einer Entscheidung vom 15. Mai 1845 von dem vollen Betrage der Differenzial-Abgaben betroffen.

In dem Waaren-Zolltarif der Vereinigten Staaten von 1842 und 1846 finden sich zur Begünstigung der nationalen Schifffahrt und der directen Einfuhr keine anderweitige Anordnungen, als die Bestimmung, dass Thee und Kaffee*), direct aus den Productions-Plätzen eingeführt, in Amerikanischen Schiffen zollfrei zugelassen werden, wogegen diese Artikel bei sonstiger Einfuhr einem Eingangszolle von 20 pCt. vom Werthe unterliegen. Es versteht sich, dass die Schiffe derjenigen Staaten, welche, wie oben erwähnt, auch für den indirecten Verkehr umfassende Reciprocitäts-Verträge mit den Vereinigten Staaten abgeschlossen haben, an dieser Begünstigung Theil nehmen können. — Thran, Spermaceti-Oel und andere Producte der Amerikanischen Fischereien sind vom Eingangszolle befreiet; dieselben Artikel fremden Fanges sind mit einem Werthzoll von 20 pCt. tarifirt.

Die Frachtfahrt zwischen Häfen der Vereinigten Staaten ist den National-Schiffen vorbehalten.

Um die Rechte der National-Flagge zu geniessen wird erfordert, dass das Schiff das ausschliessliche Eigenthum von Bürgern der Vereinigten Staaten sei und dass die Officiere und mindestens zwei Drittheile der Mannschaft Staats-Angehörige der Vereinigten Staaten seien. Amerikanische Schiffe, welche ganz oder theilweise in das Eigenthum Fremder übergehen, oder deren Bemannung nicht der eben erwähnten Vorschrift gemäss ist, sollen als fremde Schiffe behandelt werden. (Congress-Acten vom Juli 1790 u. 31. Mai 1830). — Die Schiffe, welche im auswärtigen Handelsverkehr beschäftigt sind, müssen, um die Rechte der National-Flagge zu geniessen, einregistriert sein; für die Cabotage und den Fischfang ist nur eine sogenannte Lizenz erforderlich.

*) Die Begünstigung der zollfreien Einfuhr ist auch auf die Einfuhr von Kaffee, welcher das Product der Niederländischen Besitzungen ist, aus Niederländischen Häfen in Amerikanischen und denselben gleichgestellten Schiffen ausgedehnt worden. Sect. 2. Sched. J. des Tarifs von 1846. (Vgl. Hand. Arch. II, 55.)

XXV. Mexico.

Früher bestanden in der Mexicanischen Zollverfassung zu Gunsten der National-Flagge bedeutende Differenzialzölle. Die Einfuhr in Mexicanischen Schiffen genoss einen Zollrabatt von 25 pCt. auf die tarifmässigen Waarenzölle, und auch die Tonnengelder waren für einheimische Schiffe viel niedriger als für fremde. Diese Einrichtung, welche ihren eigentlichen Zweck verfehlte, hauptsächlich nur dem Zwischenhandel von Neworleans zu Gute kam und einen erheblichen Ausfall in der Zolleinnahme verursachte, ward durch den Zolltarif vom Jahre 1837 aufgehoben. Auch in den späteren Tarifen ist eine solche oder ähnliche Bevorzugung der nationalen Schifffahrt nicht wieder vorgekommen. Der gegenwärtige Mexicanische Tarif kennt durchaus keine Differenzialabgaben, weder in Rücksicht des Ursprungs der Waaren nach der Nationalität der Schiffe, welche sie eingeführt haben, noch auch hinsichtlich der Schiffsabgaben. In Betreff dieser bestimmt Art. 41 des Tarifs ganz allgemein: „Jedes fremde Schiff, welches in die Häfen der Republik einläuft, zahlt 12 Realen pr. Tonne, welcher Abgabe auch die National-Schiffe unterworfen sind, wenn sie direct aus einem fremden Hafen kommen.“ Nur in so fern findet eine Bevorzugung der einheimischen Fahrzeuge Statt, als diese (laut Art. 4 des Tarifs) vom Tonnengelde befreiet sind, wenn sie Waaren von einem Mexicanischen Hafen nach einem andern Hafen der Republik bringen, wogegen durch Art. 105 den fremden Schiffen der Küstenhandel (Cabotage) untersagt ist. Das Löschen einer Ladung an verschiedenen Häfen der Republik ist weder fremden noch National-Schiffen verstattet.

Handels- und Schifffahrts-Verträge hat Mexico abgeschlossen mit: Oesterreich, den 30. Juli 1842; — Preussen, den 18. Februar 1831; — Hannover, den 20. Juni 1827; — den Hansestädten, den 7. April 1832; — Dänemark, den 10. Juli 1827; — Belgien und den Niederlanden, den 15. Juni 1827; — Grossbritannien, den 26. December 1826; — den Vereinigten Staaten von Amerika, den 5. April 1839; — eine Zusicherung der Behandlung auf den Fuss der meistbegünstigten Nation ist bei Gelegenheit anderweitiger Verträge an Frankreich (den 9. März 1839) und Spanien (den 28. December 1836) ertheilt worden. Da jedoch, wie oben bemerkt, keinerlei Differenzialzölle in Anwendung sind, so wird auch die Schifffahrt und der Handel der übrigen fremden Nationen, mit denen kein Vertrag besteht, gleich günstig behandelt.

XXVI. Central-Amerika.

In dem Zollgesetz und Tarife der Federal-Republik vom Jahre 1837 sind durchaus keinerlei Differenzialzölle festgestellt; vielmehr wird ausdrücklich (Art. 2 d. Z. G.) erklärt, dass jedes fremde wie einheimische Fahrzeug an Schiffs-Ab-

gaben im Ganzen 4 Realen pr. Tonne zu entrichten habe*), welche Abgabe jedoch auch beim Anlaufen verschiedener Häfen nur einmal zu bezahlen ist. Auch wird in dem Zollgesetz die Eingangsabgabe für alle Waaren, welcher auch ihr Ursprung sei, ganz allgemein auf 20 pCt. bestimmt. (Art. 4.)

Seitdem hat die Federal-Republik sich in mehrere selbstständige Freistaaten getrennt; es scheint jedoch hinsichtlich der vorerwähnten Zollverfassung keine erhebliche Veränderung Statt gefunden zu haben.

Die Federal-Republik von Central-Amerika hat am 5. December 1825 einen Handels- und Schifffahrts-Vertrag mit den Vereinigten Staaten von Amerika abgeschlossen. — Mit dem Staate Guatemala ist neuerdings von Grossbritannien und den Hansestädten wegen Abschluss eines Vertrages unterhandelt worden. Ratificirte Verträge liegen jedoch noch nicht vor.

XXVII. Hayti.

In dem Zollgesetz für Hayti vom 15. November 1822 ward zu Gunsten der National-Flagge bestimmt, dass derselben die Cabotage vorbehalten bleibe und die in National-Schiffen eingeführten Waaren (Art. 2 und 3) statt des Zolles von 12 pCt. nur 9 pCt. zu entrichten haben sollten.

In den späteren Zollgesetzen und Tarifen findet sich ein solcher Zollrabatt zu Gunsten der einheimischen Schifffahrt nicht wieder festgestellt; dagegen wird bestimmt, dass die Einfuhrzölle und Tonnengelder um eine Additional-Abgabe von 10 pCt. von dem Betrage der tarifmässigen Sätze für die Waaren und die Schiffe derjenigen Staaten erhöht werden sollen, welche in der Republik keine bei der Regierung accreditirte Consuln oder consularische Agenten anstellen. (*Loi sur l'administration et la direction des douanes d. 22. Juillet 1838.* Art. 16.) Diese Maassregel ist hauptsächlich gegen die Vereinigten Staaten von Amerika gerichtet, welche die Selbstständigkeit der Neger-Republik nicht förmlich anerkannt haben.

Die meisten beim Verkehr mit Hayti beteiligten Staaten haben Consuln auf Hayti. — Frankreich ist vertragsmässig (Vertrag vom 12. Februar 1838) auf den Fuss der meistbegünstigten Nation zu behandeln.

In der Dominicanischen Republik ist durch ein Decret vom 19. April 1844 (Docum. 1844. No. 216) jene Additional-Abgabe von 10 pCt. für diejenigen Nationen, welche keine Consuln bei der Republik ernannt haben, aufgehoben, und

*) *Arancel de aduanas de la republica federal de Centro-America. — Tarifa de aforos para la exaccion de derechos en el comercio de importacion a la republica de Centro-America. 1837. San Salvador. 4o.*

ausdrücklich erklärt worden, dass alle Schiffe, gleichviel unter welcher Flagge, hinsichtlich aller Waarenzölle wie Schiffsabgaben in den Häfen der Dominicanischen Republik gleich günstig behandelt werden sollen.

XXVIII. Neugranada.

Die Hafenabgaben für National-Schiffe und privilegierte fremde Schiffe beträgt:

unter 100 Tonnen	pr. Tonne	3 sh. — d.
über 100 " { 100 Tonnen	" "	3 " — "
{ die übrigen	" "	1 " 6 "

Für nicht-begünstigte fremde Schiffe:

unter 100 Tonnen	pr. Tonne	5 sh.	6 d.
über 100 " {	100 Tonnen	" "	5 " 6 "
	die übrigen	" "	2 " — "

(Vgl. Macgregor. *The progress of America* I, 1056.)

In Rücksicht der Waaren-Einfuhr- wie Ausfuhrzölle enthält der neueste Tarif von Neugranada vom 14. Juni 1847 keinerlei Differenzial-Bestimmungen, weder nach dem Ursprung der Waaren noch nach der Flagge, unter der sie eingeführt sind.

Es ist fremden Schiffen gestattet, in verschiedenen Häfen der Republik Ladung einzunehmen, und zwar ohne wiederholte Entrichtung der Hafenabgaben.

Handels- und Schiffahrts-Verträge hat Neugranada abgeschlossen (damals noch als Theil der Republik Colombia) mit Grossbritannien, den 18. April 1825; — Belgien und den Niederlanden, den 1. Mai 1829; — den Vereinigten Staaten von Amerika, den 3. October 1824; — seit der Trennung von Columbien mit Frankreich, den 28. October 1844 und mit Venezuela, den 23. Juli 1842.

XXIX. Venezuela.

Die früher bestandenen Differenzialzölle zu Gunsten der Einfuhr in National-Schiffen oder unter vertragsmässig diesen gleich gestellten Flaggen sind in neuerer Zeit durch das Zollgesetz vom Jahre 1840 aufgehoben worden*) und geniessen gegenwärtig weder die nationale Schifffahrt noch gewisse fremde Flaggen vor andern fremden Schiffen hinsichtlich der Waarenzölle oder der Schiffsabgaben irgend

welche Bevorzugung. (Vgl. *Ley de 11 de Mayo 1840; estableciendo las derechos de puerto. Ley de 19 de Mayo 1841 sobre regimen de las aduanas. Ley de 7 de Mayo 1841, sobre arancel de derechos de importacion.*) Alle Ausfuhrzölle für die Landeserzeugnisse sind durch ein Decret vom 31. März 1841 aufgehoben. Es ist den fremden wie den einheimischen Schiffen gestattet, an verschiedenen Häfen zu löschen und zu laden; dagegen ist der eigentliche Küstenhandel durch ein Gesetz vom 11. Mai 1840 den National-Schiffen ausschliesslich vorbehalten.

Zur Ermunterung des Schiffsbaues ist durch ein Gesetz vom 23. Mai 1845 (Venez. Gesetz-S. 1845, S. 26) für alle Materialien eines neu erbaueten Schiffes Rückerstattung von den Eingangsabgaben und ausserdem für das neu erbauete Schiff während des ersten Jahres Befreiung von den Hafengeldern bewilligt worden.

Handels- und Schiffahrts-Verträge hat Venezuela abgeschlossen mit den Hansestädten, den 27. Mai 1837 (V. G. S. 1838, S. 12); — Dänemark, den 26. März 1838 (V. G. S. 1839, S. 179); — Schweden u. Norwegen, den 20. April 1840 (V. G. S. 1841, S. 88); — Belgien u. den Niederlanden, den 1. Mai 1829 (V. G. S. 1831, S. 145); — Grossbritannien, den 29. October 1834 (V. G. S. 1835, S. 95); — Frankreich, den 25. März 1843 (V. G. S. 1844, S. 1); — den Vereinigten Staaten von Amerika, den 26. Januar 1836 (V. G. S. 1836, S. 305); — Neugranada, den 23. Juli 1842 (V. G. S. 1844, S. 10). — In dem mit Spanien geschlossenen Handels- und Anerkennungs-Vertrage vom 30. März 1845 (V. G. S. 1845, S. 37) ist der Abschluss eines kommerziellen Reciprocitäts-Vertrages verabredet worden; bis dahin soll gegenseitige Behandlung des andern Theils auf den Fuss der meistbegünstigten Nation Statt finden.

XXX. Brasilien.

Durch den mit Grossbritannien am 17. August 1827 erneuerten Handels- und Schiffahrts-Vertrag hatte Brasilien die Verbindlichkeit übernommen, den Einfuhrzoll für Britische Erzeugnisse 15 pCt. des Werths nicht übersteigen zu lassen. Die übrigen Handels-Verträge, welche Brasilien später eingegangen war, mit Frankreich, den Vereinigten Staaten von Amerika, den Niederlanden und Belgien, Oesterreich, den Hansestädten, Preussen, Dänemark, enthielten, die Bedingung der gegenseitigen Behandlung der Schiffe und Erzeugnisse des andern Theils auf den Fuss der meistbegünstigten Nation; es galt mithin auch diesen Ländern gegenüber die genannte Verbindlichkeit. Um bei der Umgestaltung und bei künftigen Veränderungen des Zollsystems durch keine solche Rücksichten beschränkt zu sein, wurden im Jahre 1838 sämtliche bestehende Handels-Verträge abseiten Brasiliens gekündigt. Sobald der letzte derselben, der mit Grossbritannien abgeschlossene, am 11. November 1844 seine

*) Früher war selbst für die Importen in Englischen und Französischen Schiffen, für welche nicht die betreffenden Ursprungs-Certificate beigebracht wurden, in Gemässheit der Decrete vom 12. Mai 1834 und 10. Mai 1839, eine Additional-Abgabe von 10 pCt. vom Zollbetrage zu entrichten.

Endschaft erreicht hatte, trat eine umfassende neue Zollgesetzgebung in Wirksamkeit. Die betreffenden Verordnungen sind am 12. August 1844 erlassen und bilden noch gegenwärtig die Grundlage der Brasilianischen Handels-Gesetzgebung. Es ist seitdem noch keinem Staate wieder gelungen, mit Brasilien einen neuen Handels- und Schiffahrts-Vertrag abzuschliessen. Im Allgemeinen haben indess die früher bestandenen commerziellen Verträge factisch fortbestanden, indem einerseits die genannten Staaten fortfahren, die Schiffahrt und die Producte Brasiliens gleich günstig wie früher zu behandeln, und andererseits Brasilien die Schiffahrt und den Handel jener Staaten, so wie überhaupt aller derjenigen Länder, gegen welche keine Veranlassung zu einer Retorsion vorliegt, in allen Beziehungen gleich günstig gestellt hat, wie die eigene Flagge, und zur Bevorzugung der Importation irgend eines fremden Staates keinerlei Differenzialzölle bestehen *). Nur für den Zweck der Retorsion enthalten sowohl der Tarif der Schiffsabgaben wie das Zollgesetz allgemeine Vorschriften.

Art. 7. Die Verordnung wegen des Ankergeldes vom 20. Juli 1844 bestimmt:

„Die Schiffe solcher Nationen, welche von Brasilianischen Schiffen höhere Anker- oder Hafen-Abgaben erheben, als von ihren eigenen, sollen in den Brasilianischen Häfen einer Erhöhung des tarifmässigen Ankergeldes um ein Drittel unterworfen sein. — Die Regierung soll diese Abgaben noch mehr erhöhen können, wenn die erwähnte Erhöhung nicht hinreicht, die Differenz der Abgaben, welche die oben bezeichneten Nationen von Brasilianischen Schiffen erheben, auszugleichen.“

In Betreff der Waarenzölle verfügen Art. 20 und 21 der Instruction zur Anwendung des Tarifs vom 12. August 1844:

„Die Regierung ist ermächtigt auf die Producte fremder Nationen, welche in ihren Häfen die Brasilianischen Producte mit höheren Zöllen belasten als die ähnlichen Producte einer andern Nation, einen Differenzialzoll zu legen, der Art, um die Wirkung dieser ungleichen Behandlung gleichmässig zu vergelten, — oder um das Aufhören dieser Ungleichheit herbeizuführen.

*) In dem Kaiserlichen Decret vom 17. Mai 1843, welches auf Grund eines Gesetzes vom 30. November 1841 die Niedersetzung einer Commission zur Ausarbeitung der neuen Zollgesetzgebung verfügt hatte, war (Art. 13) bemerkt: Die Commission wird untersuchen, welche geeignete Maassregeln zur Begünstigung der Handels-Schiffahrt des Landes zu treffen seien, durch Ermässigung der Zölle für die Einfuhr in National-Schiffen und Herabsetzung der bestehenden Ankergelder für selbige. — In Bezug hierauf erklärte sich die Commission in ihrem Berichte (Relatorio, p. 5): Alles was der Tarif zu Gunsten der einheimischen Rhe-derei thun dürfe, sei die Feststellung einer Mehraufgabe für diejenigen Nationen, welche ihrerseits von Brasilianischen Fahrzeugen und deren Ladungen höhere Abgaben erheben als von der National-Flagge. — Demgemäss sind dann auch die oben stehenden Anordnungen beliebt worden.

Eben so soll ein Differenzialzoll eintreten für die Producte derjenigen fremden Nationen, welche in ihren Häfen die von Brasilianischen Schiffen eingeführten Waaren mit höheren Consumtions-Abgaben belegen, als die gleichen Waaren, eingeführt unter der eigenen Flagge. Diese Differenzialzölle sollen wegfallen, sobald die Ungleichheit, von der es sich handelt, aufgehört hat.“

In Uebereinstimmung mit diesen Grundsätzen ist am 1. October 1847 nachstehendes Decret erlassen worden:

„Art. 1. Vom 1. Juli 1848 an wird die Abgabe des Tonnengeldes auf fremde Schiffe um ein Drittel höher gestellt, als sie in jedem einzelnen der im Decrete vom 20. Juli 1844 näher bezeichneten Fälle zu zahlen haben.

Art. 2. Vom genannten Tage an zahlen die in fremden Schiffen eingeführten fremden und für den Verbrauch dispatchirten Waaren ein Drittel mehr, als die im Tarife festgesetzten Zollsätze bestimmen.

Art. 3. Von den in den beiden vorhergehenden Artikeln bestimmten Differenzialzöllen sind die Schiffe derjenigen Nationen ausgeschlossen, die durch irgend welche nach internationalen Gebräuchen geschlossene Uebereinkünfte oder Conventionen sich verpflichten, die Brasilianischen Schiffe in ihren Häfen während eines bestimmten Zeitraumes wie ihre eigenen aufzunehmen und zu behandeln, und zwar in Hinsicht aller Hafenkosten und Ausgaben, welche dem Staate oder an Privatpersonen für die Schiffahrt nothwendige Dienste zu zahlen sind, so wie auch hinsichtlich der Zollabgaben.

Art. 4. Von derselben Vermehrung der Schiffsabgaben sind gleichfalls die Schiffe derjenigen Nationen befreit, welche die unserigen schon auf gleiche Weise wie die ihrigen aufnehmen und behandeln, vorausgesetzt, dass bis zum 1. Juli 1848 mit selbigen kein Vertrag abgeschlossen werde, um die Fortdauer dieser Gleichstellung auf eine bestimmte Zeit zu garantiren, jedoch wird diese Ausnahme sogleich aufgehoben, wenn für gewiss befunden, dass die oben angegebene Verfahrungsweise aufgehört habe, oder wenn die Regierung es für gut befindet.

Art. 5. Sollte hinsichtlich der Anwendung der in Art. 4 bestimmten Ausnahme auf irgend welche Schiffe Zweifel entstehen, so kommt es den dabei interessirten Theilen zu, den Zollamts-Inspectoren zu beweisen, dass selbige in den Bedingungen, welche die Gleichstellung mit den National-Schiffen erfordern, inbegriffen sind *).

Art. 6. Die Diesem zuwiderlaufenden Dispositionen werden hierdurch aufgehoben.“

Die Cabotage an sich scheint fremden Flaggen nicht untersagt zu sein; die National-Schiffe haben hierbei jedoch den Vorzug, dass sie bei diesem Verkehr nur ein Zehntel des Ankergeldes zu entrichten haben, oder selbst nur die Hälfte dieses Satzes, sobald mindestens die halbe Mannschaft aus Brasilianischen Bürgern besteht.

*) Das oben vollständig mitgetheilte Decret vom 1. October 1847 ist von dem Kaiserlich Brasilianischen Geschäftsträger bei den Hansestädten unterm 29. November 1847 in der Börsenhalle-Liste (No. 11,022) officiell publicirt worden.

Bedingung der Nationalität eines Brasilianischen Schiffes ist, dass es Brasilianischen Bürgern eigenthümlich zugehöre und entweder auf einer einheimischen Werfte erbauet, oder gegen eine Abgabe von 15 pCt. vom Werthe nationalisirt sei. (Verordnung vom September 1845.) — Auswärts gebaute Dampfschiffe, welche von Brasilianischen Compagnien angeschafft werden, sind von dieser Abgabe befreit.

XXXI. Uruguay.

Die Schiffsabgaben sind in der Hauptsache folgendermaassen festgestellt:

	National-Schiffe	fremde Schiffe
Tonnengelder, pr. Tonne	2 Real. Cour.	3 Real. Cour.
Einklariren	10 Doll. 10 Cents Cour.	35 Doll. "
Hafen-Lootsgeld	2 " — " "	10 " "

Hinsichtlich der Waaren-Einfuhr bestehen gegenwärtig keine Differenzialzölle zu Gunsten der National-Flagge.

Handels- und Schiffahrts-Verträge hat Uruguay abgeschlossen: mit Grossbritannien, den 26. August 1842; — mit Frankreich, den 8. April 1836; — mit Sardinien, den 29. October 1840. —

XXXII. Buenos-Ayres.

Eine Verordnung vom 26. December 1844 setzt in Rücksicht der Schiffsabgaben folgende Differenzialzölle fest:

	National-Schiffe	fremde Schiffe
nach überseeischen Häfen bestimmt, pr. Tonne	3 Doll.	4 Doll.
Quarantaine-Untersuchung	—	25 "
Gesundheits-Patent	—	25 "

Die Schiffe solcher Nationen, welche keinen Consul in den Hafen der Republik haben, entrichten für Aufmachung der Musterrolle an den Hafen-Capitain eine Gebühr von 40 Dollars.

National- und fremde Schiffe, welche ihre Ladung nicht brechen und nicht zuladen, haben nur die Hälfte der obigen Sätze zu bezahlen. (Docum. 1846. No. 339.)

Einen Handels- und Schiffahrts-Vertrag hat die Argentinische Republik nur mit Grossbritannien (am 2. Febr. 1825) abgeschlossen.

XXXIII. Chili.

Durch das Zollgesetz vom 8. Januar 1834 ward statt des früher bestandenen Zollrabatts von 10 pCt. auf den Betrag des Einfuhrzolles zu Gunsten der einheimischen Consignataire, die National-Flagge durch folgende Anordnungen (Art. 15—18) begünstigt:

Waaren, welche durch in der Fremde erbaute National-Schiffe eingeführt werden, haben Anspruch auf einen Erlass von 10 pCt. vom Betrage der tarifmässigen Einfuhrzölle; geschieht die Einfuhr durch Chilenische Schiffe, die auf einer einheimischen Werfte erbauet sind, so beträgt jener Erlass 20 pCt. Bedingung dieser Prämie ist aber, dass das Chilenische Schiff aus fremden Welttheilen, oder von einem an der andern Seite des Cap Horn gelegenen Amerikanischen Hafen komme. National-Schiffe, welche von der Westküste Amerika's oder von den Inseln des Stillen Oceans kommen, geniessen einen Zollerlass nur in Rücksicht derjenigen Waaren, welche Producte des Abgangslandes sind. Auch muss in allen Fällen der Capitain durch ein Certificat der Zollbehörde am Abgangsorte beweisen, dass die Waare dort eingeladen sei.

Der letzte Chilenische Tarif vom November 1845 hat die vorerwähnten Differenzialzölle unberührt gelassen.

Ausser der Begünstigung in Betreff der Waarenzölle sind die National-Schiffe noch hinsichtlich der Schiffsabgaben bevorzugt. Diese sind durch Decret vom 7. August 1834 wie folgt angeordnet:

	National-Schiffe	fremde Schiffe
Ankergeld	2 Doll.	2 Doll. — Real.
Tonnengeld, pr. Tonne, ...	frei	" 2 "
Gebühr wegen der Musterrolle	2 Doll.	2 " — "

Alle fremden Flaggen sind in den Chilenischen Häfen gleich gestellt. Vertragsmässig sind die Rechte der meistbegünstigten Nation zugesichert an die Vereinigten Staaten von Amerika durch einen Handels- und Schiffahrts-Vertrag vom 16. Mai 1832 und 1. September 1833, und an Spanien durch den Vertrag vom 25. April 1844.

XXXIV. Bolivia.

Der Tarif vom 2. November 1844 enthält keine Bestimmungen wegen Differenzialzölle zur Begünstigung der nationalen Flagge oder der directen Einfuhr. — (Den auf den Werften zu Cobija erbaueten Schiffen sollen jedoch gewisse Vorrechte eingeräumt sein. *Macgregor. The progress of America I, 1107.*) — Handels- und Schiffahrts-Verträge hat Bolivia mit Grossbritannien, den 5. Juni 1837 u. 29. September 1840; — mit Frankreich, den 9. December 1834; — mit den Vereinigten Staaten von Amerika, den 13. November 1836 abgeschlossen.

XXXV. Peru.

Die Einfuhr und Ausfuhr in National-Schiffen geniesst nach dem Peruanischen Tarif (*Reglamento de comercio nacional y extranjero. Lima 1840. — Articulos del*

reglamento de comercio. Lima 1841.) folgende Bevorzugung:

Jede Art Waaren und Producte, welche direct aus Europa, Asien oder Nordamerika, oder über die Landenge von Panama in fremden Schiffen eingeführt und an Fremde consignirt werden, können 10% des Betrages der Eingangszölle in Staatsschuldscheinen entrichten; — werden jene Waaren direct in fremden Schiffen eingeführt und an einen Peruaner Kaufmann consignirt, oder in National-Schiffen eingeführt und an einen Fremden consignirt, so können 20 pCt.; — wenn jene Waaren in National-Schiffen direct eingeführt und an einen Peruaner Kaufmann consignirt werden, 30 pCt. des Zollbetrages in den genannten Scheinen bezahlt werden. Das Uebrige ist baar zu entrichten (Art. 83 des Zollgesetzes.)

Die Ausfuhr der einheimischen Producte ist in der Regel keinen Ausgangszöllen unterworfen. Bei denjenigen Artikeln, wo eine solche Abgabe Statt findet (Gold und Silber, Cascarilla, Salpeter), genießt die National-Flagge einen Zollrabatt von $\frac{1}{4}$ der Tarifsätze. (Z. B. Silber ausgeführt in fremden Schiffen: 5 pCt.; in Peruanischen: $3\frac{3}{4}$ pCt.)

Auch in Rücksicht der Schiffsabgaben sind die National-Schiffe vor fremden Flaggen bevorzugt.

Handels- und Schiffahrts-Verträge hat Peru nur mit Grossbritannien (den 5. Juni 1837) und den Vereinigten Staaten von Amerika (den 13. Novbr. 1836) abgeschlossen.

Der Küstenhandel ist den National-Schiffen vorbehalten, ausgenommen mit solchen Artikeln, die vom Ausfuhrzoll befreit sind.

XXXVI. Ecuador.

Zur Begünstigung der nationalen Schifffahrt bestehen nachstehende Differenzialabgaben:

	National-Schiffe	fremde Schiffe
Tonnengeld, pr. Tonne,.....	Doll. 2 Real...	Doll. 4 Real.
Hafengeld.....	4 " — " ... 6 " — "	
Ankergeld.....	12 " — " ... 16 " — "	

Ausserdem ist durch Decret vom 23. August 1845 noch für die auf der Werfte von Guayaquil erbaueten und unter nationaler Flagge verbleibenden Schiffe speciell bestimmt worden, dass dieselben von den vorgedachten Schiffsabgaben gänzlich befreit sein, und dass auf die Ladungen derselben ein Zollrabatt von 3 pCt. auf den Betrag der Einfuhrzölle bewilligt werden solle. (Docum. 1846. No. 337.)

Handels- und Schiffahrts-Verträge hat Ecuador als Theil der Republik Colombia mit Grossbritannien, den 18. April 1825, mit Belgien und den Niederlanden, den 1. Mai 1827 abgeschlossen; — später mit Frankreich, den 6. Juni 1843 und mit den Vereinigten Staaten von Amerika, den 13. Juni 1839.

Der Hamburgischen Flagge sind im Jahre 1842 die Rechte der meistbegünstigten Nation zugesichert worden.

XXXVII. China.

Die Grundlage der Chinesischen Handelsbeziehungen zu auswärtigen Nationen bilden die zwischen China und Grossbritannien abgeschlossenen Verträge, nämlich der Friedens- und Freundschafts-Vertrag von Nanking, den 29. August 1842 und der Suppletar-Handelsvertrag von Hoomun-Chae, den 8. October 1843. Die hauptsächlichlichen Anordnungen dieser Verträge sind:

Dem Britischen Handel werden fünf Häfen geöffnet, nämlich: Canton, Foochowfoo, Amoy, Ningpo und Shanghai; der Verkehr mit andern Chinesischen Plätzen ist gänzlich untersagt. Die Einfuhr- und Ausfuhrzölle in jenen fünf Häfen werden nach dem vereinbarten Tarife erhoben. Das Monopol der Hong-Kaufleute zu Canton hört auf, und wird in den fünf Häfen freier Verkehr mit Jedem gestattet. In diesen fünf Häfen werden Britische Consuln ernannt. Die Transitzölle für die Versendungen von Waaren aus den fünf Häfen nach dem Innern sollen über die (1843) bestehenden Beträge nicht erhöht werden. — Art. 8 des Vertrages von 1843 enthält die allgemeine Bestimmung:

Da der Kaiser von China allen fremden Staaten, deren Unterthanen oder Bürger bisher nach Canton Handel getrieben haben, die Vergünstigung ertheilt hat, die andern vier Häfen: Foochowfoo, Amoy, Ningpo und Shanghai, zu Handelszwecken unter gleichen Bedingungen wie die Engländer zu besuchen, so ist man ferner übereingekommen, dass, wenn der Kaiser später, aus irgend welchem Grunde, den Unterthanen oder Bürgern solcher fremden Staaten weitere Vergünstigungen oder Berechtigungen einräumen sollte, dieselben Vergünstigungen und Berechtigungen auch auf Britische Unterthanen sollen ausgedehnt werden.

Die Verträge welche Frankreich, den 24. October 1844 und die Vereinigten Staaten von Amerika, den 3. Juli 1844 mit China abgeschlossen haben, stimmen im Wesentlichen mit dem Britischen überein. Einige neue Vergünstigungen dieser Verträge (z. B. dass die Schiffe nach Entrichtung der Hafengelder an einem Platz jeden andern der 5 Häfen anlaufen können, ohne auf's Neue jenen Schiffsabgaben zu unterliegen), sind auch den Engländern und andern fremden Nationen zu Gute gekommen. — Demnach bestehen in China durchaus keine Differenzialzölle zur Bevorzugung einzelner fremder Flaggen oder Erzeugnisse *).

Die Russischen Handelsbeziehungen zu China sind durch einen Vertrag vom Jahre 1728 regulirt und ausschliesslich auf die Landcommunication über Kiachta angewiesen. (*Chinese Repository, 1845 Junius.*)

*) Ueber die Handelsbeziehungen zum Chinesischen Reiche vgl. *Report from the select Committee on commercial relations with China etc. Parliamentary Papers. 1847.* (Besonders Fragen No. 4317 ff.) — *Documens sur le commerce extérieur. 3. série No. 153, 188, 225, 239, 288, 319.* (*Communications de la mission commerciale en Chine.*)

Tabellarische Uebersicht

der

Handels- und Schifffahrts-Verträge

und

commerziellen Reciprocitäts-Erklärungen

verschiedener Staaten.

I. Oesterreich's Handels- und

Nr	Namen der Staaten.	Datum des Abschlusses.	Dauer des Vertrages.	Kündigungsfrist.	Hauptsächlicher Inhalt.	Wo abgedruckt.
2	Preussen	Erkl. v. 1. Mai 1831.	bis 1. April 1841 u. w.	12 Monate.	A. D. G.	A. N. IV, 20. Mart. N. R. IX, 331.
3	Hannover	Erkl. v. 19. Mai 1832.	bis 1. Juni 1842 u. w.	12 Monate.	A. D. G.	Anh. II, 1. A. N. IV, 22.
4	Oldenburg	Erkl. v. 12. Sept. 1846.		6 Monate.	A. D. G.	Anh. III, 1.
5	Mecklenburg-Schwerin	Erkl. v. 10. Sept. 1846.		6 Monate.	A. D. G.	Anh. IV, 1.
6	Hamburg	Erkl. v. 12. April 1839.		6 Monate.	A.	Anh. I, 1.
7	Lübeck	Erkl. v. 13. April 1839.		6 Monate.	A.	Anh. I, 2.
8	Bremen	Erkl. v. ^{9. Fbr.} 1839 ^{23. Mrz}		6 Monate.	A.	Anh. I, 3. Murh. N. R. I, 578.
9	Dänemark ¹⁾	V. v. 12. Febr. 1834.	10 Jahre u. w.	12 Monate.	A. D. G. Q.	O. G. S. LXII, 23. A. N. III, 13 Mart. N. R. XV, 40.
10	Schweden und Norwegen ..	Erkl. v. 28. März 1831.	10 Jahre u. w.	12 Monate.	A. D. G.	O. G. S. LIX, 25. A. N. IV, 18
11	Niederlande ²⁾				A.	
12	Belgien	V. v. 25. Octob. 1841.	bis 7. Janr. 1848 u. w.	12 Monate.	A.	A. N. III, 44. Murh. N. R. II, 261.
13	Grossbritannien ³⁾	V. v. 3. Juli 1838.	bis 31. Dec. 1848 u. w.	12 Monate.	A. E. F. G. Q b.	O. G. S. LXVI, 416. A. N. III, 26 Mart. XV, 626.
14	Frankreich	V. v. Juni 1841.			P.	Murh. N. R. II, 87.
15	Spanien					
16	Portugal					
17	Sardinien	V. v. 17. u. 26. Apr. 1840.			P.	A. N. IV, 44.
18	Toskana	Erkl. v. 24. April 1847.		6 Monate.	A. D. G. P.	Hand. Arch. II, 54.
19	Kirchenstaat	Erkl. v. 7. Juli 1825.			A.	A. N. IV, 14.
20	Neapel ⁴⁾	V. v. 4. Juli 1846.	bis 3. Oct. 1854 u. w.	6 Monate.	B. Fa. H. O. Q b.	H. Arch. I, 24.
21	Türkei ⁵⁾	V. v. 24. Febr. 1784.			(C. J. K. N. Q.)	A. N. IV, 24.
22	Griechenland	V. v. 20. Febr. 1835.	bis 28. Aug. 1845 u. w.	12 Monate.	A. D. G. K b.	O. G. S. LXIII, 32. A. N. III, 19 Mart. N. R. XII, 744. XIV, 92
23	Russland ⁶⁾	V. v. 8. Juli 1846.	8 Jahre n. d. Ratif. u. w.	12 Monate.	A. D. G.	H. Arch. 1847 S. 162.
24	Vereinigte Staaten v. A. . .	V. v. 27. August 1829.	bis 10. Febr. 1841 u. w.	12 Monate.	A. D. G. K b.	O. G. S. LIX, 8. Mart. N. R. IX, 108
25	Mexico	V. v. 30. Juli 1842.	bis 8. August 1851 u. w.	12 Monate.	A. J. K b. N.	O. G. S. LXXI, 208. A. N. V, 3 Murh. N. R. III, 432.
26	Central-America					
27	Hayti					
28	Neugranada					
29	Venezuela					
30	Brasilien ⁷⁾					
31	Uruguay					
32	Buenos-Ayres					
33	Chili					
34	Bolivia					
35	Peru					
36	Ecuador					
37	China					

Erklärung der Zeichen.

- 1:** gegenseitige Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich aller Schiffsabgaben (wie Schiffszölle, Tonnengelder, Hafenabgaben, Lootsengebühren, Leuchtfeuerabgaben, Quarantainekosten, Berglohn u. a.), sowohl bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen, als auch bei Fahrten von fremden Plätzen.
- 1:** gegenseitige Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich aller Schiffsabgaben (s. o.) bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen (und bei Ankunft in Ballast).
- 1:** gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Schiffe des andern Theils hinsichtlich der Schiffsabgaben auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- 1:** gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle sowohl bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen als bei Fahrten von fremden Plätzen.
- 1:** gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen.
- 1:** gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr der Landeserzeugnisse des andern Theils in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle.
- a:** geknüpft an die Bedingung der directen Einfuhr aus einem nationalen Hafen.
- 1:** gegenseitige Gleichstellung der Ausfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Ausgangs-Waarenzölle sowohl bei directer Fahrt nach einem nationalen Hafen als auch bei Fahrten nach fremden Plätzen.
- 1:** gegenseitige Gleichstellung der Ausfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Ausgangs-Waarenzölle bei directer Fahrt nach einem nationalen Hafen.
- 1:** gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Einfuhr und Ausfuhr in den Schiffen des andern Theils, sowohl bei directem als indirectem Verkehr, auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- 1:** gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Einfuhr der Landesproducte und Fabrikate des andern Theils hinsichtlich der Zulassung und der Waarenzölle auf den Fuss der meistbegünstigten Nation;
- b:** geknüpft an die Bedingung eventueller entsprechender Zugeständnisse für den Fall künftiger Handelsverträge mit andern Staaten und der gewünschten Theilnahme an hieraus sich ergebenden neuen Handelsvortheilen.
- 1:** gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Ausfuhr nach Hafen des andern Theils hinsichtlich der Ausgangs-zölle auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- 1:** gegenseitige allgemeine Gestattung der Cabotage für die beiderseitigen Schiffe.
- 1:** gegenseitige Zusicherung wegen Gestattung der Cabotage für Schiffe des andern Theils auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- 1:** gegenseitige Gestattung des Anlaufens verschiedener Hafen und theilweisen Löschens und Ladens daselbst (commerce d'échelle) für die beiderseitigen Schiffe.
- 1:** gegenseitige Begünstigung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich der Schiffsabgaben beim Einlaufen eines Hafens in Nothfällen.
- 1:** gegenseitige allgemeine Zusicherung, dass etwa später dritten Staaten für ihren Handel und Schifffahrt einzuräumende weitere Vortheile auch dem andern Theile zugestanden werden sollen.
- b:** s. oben zu K.
- 1:** gegenseitige allgemeine Zusicherung, dass etwa später dritten Staaten für ihre Schifffahrt einzuräumende weitere Vortheile auch dem andern Theile zugestanden werden sollen.
- b:** s. oben zu K.

Bemerkungen.

- O. G. S. = Politische Gesetze und Verordnungen für sämtliche Provinzen des Oesterreichischen Kaiserstaates, mit Ausnahme von Ungarn und Siebenbürgen. Wien. — A. N. = Almanacco Nautico, public. p. V. Gallo. Anno I—VI. Venezia (I—III.) Trieste (IV—VI.) 1841—44.
- 1) Hinsichtlich des Sundzölles ist durch den Vertrag der Oesterreichischen Flagge die Behandlung auf den Fuss der meistbegünstigten Nation zugesichert.
 - 2) Zufolge einer von dem Niederländischen Gouvernement im Jahre 1845 den General-Staaten gegebenen Auskunft werden Oesterreichische Schiffe, in Gemässheit des im Art. 294 des Zollgesetzes v. 26. Aug. 1822 ausgesprochenen Grundsatzes, hinsichtlich aller Schiffsabgaben in Niederländischen Hafen wie die nationalen behandelt. In den Oesterreichischen Hafen wird in Betreff der Niederländischen Schiffe dasselbe Princip befolgt.
 - 3) Der Begriff nationaler Hafen in Bezug auf die Bestimmungen der Britischen Navigations-acte ist für Oesterreich durch Art. 4 d. V. auf die Hafen an der Mündung der Donau bis einschliesslich Galacz und auf die Elbe ausgedehnt worden; (nachträglich noch durch Britischen Geheimrathsbefehl v. 4. März 1844 auf die Hafen an der Weichsel, sowie v. 10. Dec. 1842 auch auf die Ausfuhr Galizischen Getraides aus Odessa nach Britischen Besitzungen). — Art. 5 bestimmt, dass Producte der Theile von Asien und Afrika, welche innerhalb der Meerenge von Gibraltar liegen, aus Oesterreichischen Hafen in Grossbritannien zum Verbrauch eingeführt werden dürfen, in Erwägung des Umstandes, dass Britische Schiffe, wenn sie unmittelbar aus dritten Ländern kommen, mit ihren Ladungen in die Oesterreichischen Hafen zugelassen werden, ohne irgend anderen Abgaben unterworfen zu sein, als solchen, welche Oesterreichische Schiffe entrichten müssen. — In Betreff des Verkehrs mit den Britischen Besitzungen sind der Oesterreichischen Flagge die Rechte der meistbegünstigten Nation zugesichert worden. — In Folge des Art. 9 des Vertrages, welcher den Verkehr mit den Britischen Besitzungen in Ostindien ausdrücklich erwähnt und in Bezug hierauf den Oesterreichischen Unterthanen die Rechte, welche die meistbegünstigte Nation gegenwärtig oder künftighin genießt, zusichert, ist Oesterreichischen Schiffen auch die Frachtfahrt zwischen dem Vereinigten Königreiche und dem Britischen Ostindien gestattet. Vergl. Abschnitt I, XIII über die Britische Schifffahrtsgesetzgebung im Allgemeinen. — In Rücksicht des Verkehrs zwischen Oesterreich und den Jonischen Inseln ist durch Art. 7 des am 5. November 1815 wegen dieser Inseln zwischen Oesterreich, Russland, Preussen und Grossbritannien zu Paris abgeschlossenen Vertrages bestimmt worden, dass dem Oesterreichischen Handel die gleichen Begünstigungen zu Theil werden sollen, wie diejenigen des Britischen Verkehrs mit den Jonischen Inseln. (Mart. N. R. II, 663.) Hiernach ist daselbst die Oesterreichische Flagge der nationalen gleichgestellt.
 - 4) Specielle Bestimmungen d. V. v. 4. Juli 1846 sind, dass Oesterreich den Eingangszoll von Weinen aus dem Königreiche beider Sicilien von 7 fl. 30 Kr. auf 2 fl. für den Centner herabgesetzt, wogegen Neapel die Reduction von 10 pCt. von den aus dem Zolltarif hervorgehenden Gebühren, welche die nationale Flagge genießt, gleicher Weise auf die Erzeugnisse des Bodens und der Industrie der Oesterreichischen Staaten, welche mit Oesterreichischen Handelsschiffen eingeführt werden (also F. a.), bewilligt.
 - 5) Vergl. Raccolta dei trattati e delle principali convenzioni concernenti il commercio e la navigazione dei sudditi Austriaci negli Stati della Porta Ottomana. Vienna, dall' Imp. Reg. Stamperia di corte e di stato 1844. S. — Die Bestimmungen des Vertrages vom 24. Febr. 1784 sind später wiederholt bestätigt worden. — In Gemässheit einer Erklärung des Ottomanischen Ministeriums der Ausw. Angel. v. 21. Octob. 1839 wird der Oesterreichische Handel bis zum Abschluss eines neuen Vertrages auf gleichen Fuss behandelt, wie der Handelstractat zu Balta-Liman im Aug. 1838 abgeschlossen, für Grossbritannien festgestellt hat. Für die an das Oesterreichische Gebiet gränzenden Provinzen bleiben jedoch die früheren Bestimmungen in Kraft.
 - 6) Ausserdem ist zu bemerken: Convention zwischen Oesterreich und Russland in Betreff der Donau-Schifffahrt, abgeschlossen den 13. Julius 1840 auf 10 Jahre nach der Ratific. O. G. S. LXVIII, 293. Alm. Naut. V, 1. Murh. N. R. I, 208.
 - 7) Ein am 16. Juni 1827 zwischen Oesterreich und Brasilien abgeschlossener Handels- und Schifffahrts-Vertrag (Mart. N. R. VII, 227) ist 1841 erloschen. Die gegenseitige Behandlung der Schifffahrt und des Handels des andern Theils in den beiderseitigen Hafen auf den Fuss der meistbegünstigten Nation besteht jedoch provisorisch fort.
 - 8) Mit Marocco hat Oesterreich d. 19. März 1830 einen Friedens- und Handelsvertrag auf ewige Zeiten abgeschlossen. Dem Oesterreichischen Handel werden dadurch die Rechte der meistbegünstigten Nation zugesichert. O. G. S. LVIII, 206.

II. Preussen's Handels- und

Die mit *) bezeichneten sind für die übrigen

Nr.	Namen der Staaten.	Datum des Abschlusses.	Dauer des Vertrages.	Kündigungsfrist.	Hauptsächlicher Inhalt.	Wo abgedruckt.
1	Oesterreich	Erkl. v. 1. Mai 1831.	bis 1. April 1841 u. w.	12 Monate.	A. D. G.	P. G. S. 1831 S. 51. v. Kamptz 330 Hb. f. C. 642.
3	Hannover ¹⁾	Erkl. v. 20. Nov. 1822.			A. D. G.	Anh. II, 2.
4	Oldenburg	V. v. 26. Juli 1830.	bis 31. Dec. 1840 u. w.	12 Monate.	A. D. G.	P. G. S. 1830 S. 114. v. Kamptz 327 Hb. f. C. 632. Mart. N. R. VIII, 38
5	Mecklenburg-Schwerin	V. v. 19. Decemb. 1826.	bis 1. April 1835 u. w.	12 Monate.	A. D. G.	P. G. S. 1827 S. 21. v. Kamptz 23 Hb. f. C. 618.
6	Hamburg	V. v. 24. Octob. 1828.	bis 1. Jan. 1840 u. w.	12 Monate.	A. D. G.	P. G. S. 1828 S. 135. v. Kamptz 322 Hb. f. C. 623. Mart. N. R. VII, 74
7	Lübeck	V. v. 24. Octob. 1828.	bis 1. Jan. 1840 u. w.	12 Monate.	A. D. G.	P. G. S. 1828 S. 135. v. Kamptz 322 Hb. f. C. 623. Mart. N. R. VII, 74
8	Bremen	V. v. 24. Octob. 1828.	bis 1. Jan. 1840 u. w.	12 Monate.	A. D. G.	P. G. S. 1828 S. 135. v. Kamptz 322 Hb. f. C. 623. Mart. N. R. VII, 74
9	Dänemark ²⁾	V. v. 17. Juni 1818 u. 26. Mai 1846.	bis 1. Juli 1851 u. w.	6 Monate.	A. D. G.	P. G. S. 1818 S. 183. 1846 S. 32 v. Kamptz 378. Hb. f. C. 533
10	Schweden und Norwegen ..	V. v. 14. März 1827.	bis 1. April 1835 u. w.	12 Monate.	A. D. G.	P. G. S. 1827 S. 39. v. Kamptz 290 Hb. f. C. 620. Mart. N. R. VII, 15
11	Niederlande ³⁾	V. v. 3. Juni 1837.	bis 31. Dec. 1841 u. w.	12 Monate.	A. E. H. K.	P. G. S. 1837 S. 112. v. Kamptz 358 Hb. f. C. 644. Mart. N. R. XIV, 23
12	Belgien ⁴⁾	V. v. 1. Septemb. 1844.	bis 1. Jan. 1851 u. w.	6 Monate.	A. E. G. O. P. Rb.	P. G. S. 1844 S. 577. v. Kamptz 130 Hb. f. C. 672.
13	Grossbritannien ⁵⁾	V. v. 2. April 1824.	10 Jahre u. w.	12 Monate.	A. E. F. G.	P. G. S. 1825 S. 50. v. Kamptz 100 Hb. f. C. 612.
14	Frankreich	Bek. v. 18. Aug. 1847.			P.	Hand. Arch. II, 362.
15	Spanien					
16	Portugal ⁶⁾	V. v. 20. Febr. 1844.	bis 1. Jan. 1848, event. bis 1. Jan. 1854 u. w.	resp. 6 u. 12 Monate.	A. F. a. G. O. P. Q b.	P. G. S. 1844 S. 151. v. Kamptz 163 Hb. f. C. 665.
17	Sardinien ⁷⁾	*) V. v. 23. Juni 1845.	bis 1. Jan. 1852, event. bis 1. Jan. 1858 u. w.	resp. 6 u. 12 Monate.	A. D. G. Kb. O. P. Q b.	P. G. S. 1845 S. 657. Hb. f. C. 68
18	Toskana					
19	Kirchenstaat	Erkl. v. 27. Oct. 1833 u. 22. Sept. 1834.			A. (D. G.)	P. G. S. 1834 S. 164. v. Kamptz 33 Hb. f. C. 643. Mart. N. R. XV, 4
20	Neapel ⁸⁾	*) V. v. 27. Jan. 1847.	bis 1. Jan. 1857 u. w.	resp. 6 u. 12 Monate.	B. E. H. K. O. Q.	P. G. S. 1847 S. 211. Hb. f. C. 69
21	Türkei ⁹⁾	*) V. v. 10. Octb. 1840.			(C. J. K. N. Q.)	P. G. S. 1841 S. 157. v. Kamptz 13 Hb. f. C. 659.
22	Griechenland	*) V. v. 31. Juli 1839.	bis 23. Nov. 1849 u. w.	12 Monate.	A. D. G. Kb. O. Q b.	P. G. S. 1840 S. 65. v. Kamptz 134 Hb. f. C. 650. Murh. N. R. I, 38
23	Russland ¹⁰⁾				A. D. G.	
24	Vereinigte Staaten v. A. ...	V. v. 1. Mai 1828.	bis 14. März 1841 u. w.	12 Monate.	A. D. G. Kb.	P. G. S. 1829 S. 26. v. Kamptz 303 Hb. f. C. 626. Mart. N. R. VII, 61
25	Mexico	V. v. 18. Febr. 1831.	bis 6. Dec. 1846 u. w.	12 Monate.	A. J. K. L. Q b.	P. G. S. 1835 S. 21. v. Kamptz 333 Hb. f. C. 634. Mart. N. R. XII, 53
26	Central-America					
27	Hayti					
28	Neugranada					
29	Venezuela					
30	Brasilien ¹¹⁾					
31	Uruguay					
32	Buenos-Ayres					
33	Chili					
34	Bolivia					
35	Peru					
36	Ecuador					
37	China					

Schiffahrts-Verträge (i. J. 1847).

der Zollvereins-Staaten mit abgeschlossen.

Erklärung der Zeichen.

- gegenseitige Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich aller Schiffsabgaben (wie Schiffszölle, Tonnengelder, Hafenabgaben, Lootsengebühren, Leuchtfeuerabgaben, Quarantainekosten, Berglohn u. a.), sowohl bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen, als auch bei Fahrten von fremden Plätzen.
- gegenseitige Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich aller Schiffsabgaben (s. o.) bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen (und bei Ankunft in Ballast).
- gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Schiffe des andern Theils hinsichtlich der Schiffsabgaben auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle sowohl bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen als bei Fahrten von fremden Plätzen.
- gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen.
- geknüpft an die Bedingung der directen Einfuhr aus einem nationalen Hafen.
- gegenseitige Gleichstellung der Ausfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Ausgangs-Waarenzölle sowohl bei directer Fahrt nach einem nationalen Hafen als auch bei Fahrten nach fremden Plätzen.
- gegenseitige Gleichstellung der Ausfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Ausgangs-Waarenzölle bei directer Fahrt nach einem nationalen Hafen.
- gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Einfuhr und Ausfuhr in den Schiffen des andern Theils, sowohl bei directem als indirectem Verkehr, auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Einfuhr der Landesproducte und Fabrikate des andern Theils hinsichtlich der Zulassung und der Waarenzölle auf den Fuss der meistbegünstigten Nation;
- geknüpft an die Bedingung eventueller entsprechender Zugeständnisse für den Fall künftiger Handelsverträge mit andern Staaten und der gewünschten Theilnahme an hieraus sich ergebenden neuen Handelsvortheilen.
- gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Ausfuhr nach Hafen des andern Theils hinsichtlich der Ausgangs-zölle auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- gegenseitige allgemeine Gestaltung der Cabotage für die beiderseitigen Schiffe.
- gegenseitige Zusicherung wegen Gestaltung der Cabotage für Schiffe des andern Theils auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- gegenseitige Gestaltung des Anlaufens verschiedener Häfen und theilweisen Löschens und Ladens daselbst (commerce d'échelle) für die beiderseitigen Schiffe.
- gegenseitige Begünstigung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich der Schiffsabgaben beim Einlaufen eines Hafens in Nothfällen.
- gegenseitige allgemeine Zusicherung, dass etwa später dritten Staaten für ihren Handel und Schiffahrt einzuräumende weitere Vortheile auch dem andern Theile zugestanden werden sollen.
- s. oben zu K.
- gegenseitige allgemeine Zusicherung, dass etwa später dritten Staaten für ihre Schiffahrt einzuräumende weitere Vortheile auch dem andern Theile zugestanden werden sollen.
- s. oben zu K.

Bemerkungen.

P. G. S. = Gesetzsammlung für die Königl. Preuss. Staaten. Berlin. 4. — v. Kamptz. = die Handels- und Schiffahrtsverträge des Zollvereins, gesammelt und mit Rücksicht auf der Fremdländer Gesetzgebung und gewerbliche Verhältnisse, beleuchtet v. C. A. v. Kamptz. Braunschweig 1845. — Hb. f. C. = Handbuch für Preussische Consular-Beamte, Rheder, Schiffer und Befrachter. Nach amtlichen Quellen. Berlin 1847.

- 1) In Betreff des Emdener Hafens enthält der zwischen Preussen und Hannover zu Wien abgeschlossene Vertrag vom 29. Mai 1815 für den Preussischen Handels- und Schiffahrtsverkehr besondere Begünstigungen. P. G. S. 1818, Anh. S. 14. v. Kamptz 259.
- 2) Durch Art. 5. des neuen Vertr. v. 1846 wird der unterm 1. Jan. 1842 publicirte Sundzoll-Tarif für die Dauer des Vertrages anerkannt und bestimmt, dass die Preussischen Unterthanen in Bezug auf den Sundzoll jederzeit der meistbegünstigten Nation gleich gestellt sein sollen; gleiches soll auch bei der Fahrt durch den Schleswig-Holsteinschen Canal und durch die Eider stattfinden. — In Folge der Preussischen Verhandlungen ist durch Verordnung von 16. Mai 1846 der Sundzoll für Rohzucker, rohe Baumwolle und für Branntwein aus Kartoffeln und Korn herabgesetzt worden. — Durch geheime Declaration v. 17. Juni 1818 ist die Befreiung vom Sundzoll für die Schiffe und Ladungen, welche das wirkliche Eigenthum in Kollberg und Kammin wohnender Kaufleute sind, anerkannt worden. S. Abschn. I, S. 7. — Art. 3 enthält die Bestimmung, dass in den Danischen Colonien, auf den Faröern, Island und Grönland Preussische Schiffe und Ladungen unter denselben Bedingungen zugelassen werden sollen, unter denen die Schiffe der am meisten begünstigten Nationen es jetzt sind, oder künftig sein werden.
- 3) In Betreff des Verkehrs mit den Niederländischen Besitzungen enthält der Vertrag keinerlei Bestimmungen.
- 4) Den Schiffen der Staaten des Zollvereins wird durch Art. 3 d. V. die Erstattung des Scheldezolles bewilligt. — Hinsichtlich der Einfuhr solcher Waaren, welche nicht zum Verbrauch in Belgien selbst bestimmt werden, ist durch Art. 4 eine Gleichstellung mit der nationalen Flagge festgesetzt. — Die Häfen an den Mündungen der Ströme zwischen Elbe und Maas (diese eingeschlossen) sollen in Rücksicht des Vertrages als nationale Häfen des Zollvereins angesehen werden. — Vergl. Bem. zu Tab. XII, 2. Ueber die Auslegung des Art. 6 vergleiche das Belgische Decret v. 31. December 1844.
- 5) Wegen der Einfuhren, die nicht unter E. und F. fallen, bestimmt Art. 4. d. V. v. 1824 ebenfalls Gleichstellung der beiderseitigen Flaggen, so fern überhaupt [nach der Britischen Navigationsacte] „jene Einbringung erlaubt ist.“ — Wegen des Verkehrs mit den Britischen überseeischen Besitzungen vergl. Cabin.-Order v. 20. Mai 1826 und Bem. zu Tab. XIII, No. 2. — Der von den Zollverein-Staaten mit Grossbritannien am 2. März 1841 abgeschlossene Handels- und Schiffahrtsvertrag (P. G. S. 1841 S. 69. v. Kamptz S. 124. Murh. N. R. III, 11.) ist gekündigt und erlischt mit Ende 1847. Dagegen ist durch eine Note des Britischen Auswärtigen Amtes v. 14. Juni 1847 erklärt worden: Die Britische Regierung willigt ein, dass die Bestimmungen des Vertrages von 1841 provisorisch (mit Vorbehalt einer Kündigung von 6 Monaten) die Grundlage des Verkehrs und der Schiffahrt zwischen beiden Ländern bleiben, und dass während der Dauer dieses provisorischen Abkommens Preussische Schiffe und ihre Ladungen, wenn sie aus einem Hafen zwischen der Maas und der Elbe, und zwischen der Trave und der Russischen Grenze kommen in den Hafen des Vereinigten Königreichs und der Britischen auswärtigen Besitzungen ganz und vollständig so zugelassen werden sollen, als wenn die Häfen aus denen solche Schiffe anlangen, alle im Preussischen Gebiete lägen. — Die Frachtfahrt von Britischen Häfen nach dem Britischen Ostindien wird Preussischen Schiffen nicht gestattet.
- 6) Ausländische Erzeugnisse sollen in Schiffen des andern Theils unter denselben Bedingungen eingeführt werden dürfen, unter welchen den Schiffen der begünstigten Nation gestattet ist, fremde Erzeugnisse auf directem Wege aus den Häfen des Staates, welchem sie angehören, in die Häfen des andern der contrahirenden Theile einzuführen. — Die Häfen an und zwischen Maas und Elbe sollen in Rücksicht der Bestimmungen des Vertrages für beide contrahirende Theile als nationale Häfen angesehen werden. — Der Vertrag erstreckt sich nicht auf die Portugiesischen Colonien; Madeira, Porto Santo und die Azoren sind aber einbegriffen. — Aehnliche Verträge wie mit Preussen hat Portugal mit der Mehrzahl der übrigen Zollverein-Staaten abgeschlossen.
- 7) Art. 5 enthält eine Beschränkung in Bezug auf D., indem die Sardinische Regierung sich Differenzialzölle auf die Einfuhr von Getreide, Olivenöl und Wein, direct aus einem Hafen des Schwarzen, Adriatischen und Mittelländischen Meeres importirt, zu Gunsten der Sardinischen Flagge vorbehalten hat, wogegen die Staaten des Zollvereins die volle Befugnis haben, vom 20. Dec. 1847 ab, zum Nachtheile der Sardinischen Flagge gleichmässige Differenzialzölle auf dieselben Artikel, wenn sie aus denselben Häfen eingeführt werden, zu legen, bis Sardinien seinerseits jene Differenzialzölle aufhören lässt. — Der Vertrag ist laut Art. 18 auch auf das Fürstenthum Monaco ausgedehnt.
- 8) Art. 14. des Vertr. enthält die specielle Bestimmung, dass die direct in die Häfen des Königreichs beider Sicilien eingeführten Boden- und Industrie-Erzeugnisse der Zollvereinsstaaten, sei es mit Sicilianischen oder den Schiffen des Zollvereins eine Reduction von 10 pCt. des im Tarif festgesetzten Zolles geniessen sollen, so wie auch jede allen andern Nationen, besonders Frankreich, zugestandene Reduction. — Die Häfen an und zwischen Schelde und Elbe werden den Landeshäfen der Zollvereinsstaaten gleichgestellt. (Art. 6).
- 9) Vergl. im ersten Abschn. XXI, über die Handelsgesetzgebung des Türkischen Reiches.
- 10) In Folge der Ukasen v. 9. Juli 1842 (Murh. N. R. III, 408) und 1. Juli 1845 und der in Preussen beobachteten Reciprocität ist die Preussische Flagge in Russischen Häfen hinsichtlich der Abgaben für Schiff und Ladung der nationalen gleich gestellt.
- 11) Der am 9. Juli 1827 abgeschlossene H.- u. Sch.-Vertrag zwischen Preussen und Brasilien ist i. J. 1839 erloschen. Die durch denselben bestimmte gegenseitige Behandlung der Schiffe und des Handels des andern Theils auf den Fuss der National-Flagge der meistbegünstigten Nation ist jedoch factisch beibehalten worden, in Gemässheit der in beiden Staaten bestehenden allgemeinen Handelsgesetzgebung. S. im ersten Abschn. II u. XXX.

III. Hannover's Handels- und

Nr	Namen der Staaten.	Datum des Abschlusses.	Dauer des Vertrages.	Kündigungsfrist.	Hauptsächlicher Inhalt.	Wo abgedruckt.
1	Oesterreich	Erkl. v. 19. Mai 1832.	bis 1. Juni 1842 u. w.	12 Monate.	A. D. G.	H. G. S. 1832. I, 71. Anh. II, No. 1.
2	Preussen ¹⁾	Erkl. v. 20. Nov. 1822.			A. (D. G.)	H. G. S. 1822. III, 200. Anh. II, No. 3.
4	Oldenburg	Art. 12 d. V. v. 7. Mai 1836.			A. (D. G. M. Q.)	H. G. S. 1836. I, 76. Anh. II, No. 3.
5	Mecklenburg-Schwerin ²⁾ ...	V. v. 22. Mai 1845.	10 Jahre n. d. Ratif. u. w.	12 Monate.	A. D. G. K b. N.	H. G. S. 1845. I. 497. Anh. II, No. 1.
6	Hamburg ³⁾					
7	Lübeck	V. v. 24. Febr. 1844.	10 Jahre n. d. Ratif. u. w.	12 Monate.	A. D. G. N.	H. G. S. 1844. I, 239. Anh. II, No. 1.
8	Bremen					
9	Dänemark ⁴⁾	V. v. 13. April 1844.	10 Jahre n. d. Ratif. u. w.	12 Monate.	C. J. K. L. N.	H. G. S. 1844. I, 454. Anh. II, No. 6.
10	Schweden und Norwegen ..	V. v. 16. März 1837.	bis 30. April 1847 u. w.	12 Monate.	A. D. G.	H. G. S. 1837. I, 91. Anh. II, No. 7. Mart. N. R. XIV, 214.
11	Niederlande	Erkl. v. 12. März 1817, 18. Nov. 1823 u. 27. Juni 1826.			A.	H. G. S. 1817. I, 84. 93. Anh. II, No. 5.
12	Belgien ⁵⁾	V. v. 15. Jan. 1842.	bis 25. Febr. 1843 u. w.	12 Monate.	A. N. O. R b.	H. G. S. 1842. I, 19. Anh. II, No. 3. Murh. N. R. III, 34.
13	Grossbritannien ⁶⁾	V. v. 22. Juli 1844.	bis 1. Jan. 1854 u. w.	12 Monate.	A. F. G. (S. Bemerk.)	H. G. S. 1844. I, 177. Anh. II, No. 16.
14	Frankreich					
15	Spanien					
16	Portugal					
17	Sardinien ⁷⁾	V. v. 11. Aug. 1845.	8 Jahre n. d. Ratif. u. w.	12 Monate.	A. D. G. O. P. Q b.	H. G. S. 1845. I, 557. Anh. II, No. 11.
18	Toskana					
19	Kirchenstaat					
20	Neapel					
21	Türkei					
22	Griechenland	V. v. 29. Jan. 1846.	7 Jahre n. d. Ratif. u. w.	12 Monate.	A. D. G. K. M. O. P. Q.	H. G. S. 1846. I, 97. Anh. II, No. 12.
23	Russland	Erkl. v. 30. Aug. 1845.			A. D. G.	H. G. S. 1845. I, 555. Anh. II, No. 13.
24	Vereinigte Staaten v. A. ⁸⁾	V. v. 10. Juni 1846.	12 Jahre u. w.	12 Monate.	A. D. G. K. L. Q b.	H. G. S. 1847. I, 65. Anh. II, No. 14.
25	Mexico ⁹⁾	Acc.-V. v. 20. Juni 1827.			A. F. H. K.	H. G. S. 1830. I, 9. Mart. N. R. VIII, 50. N. S. II, 480. Anh. II, No. 13.
26	Central-America					
27	Hayti					
28	Neugranada					
29	Venezuela					
30	Brasilien					
31	Uruguay					
32	Buenos-Ayres					
33	Chili					
34	Bolivia					
35	Peru					
36	Ecuador					
37	China					

schiffahrts-Verträge (i. J. 1847).

Erklärung der Zeichen.

Bemerkungen.

- gegenseitige Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich aller Schiffsabgaben (wie Schiffszölle, Tonnengelder, Hafenabgaben, Lootsengebühren, Leuchtfeuerabgaben, Quarantainekosten, Berglohn u. a.), sowohl bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen, als auch bei Fahrten von fremden Plätzen.
- gegenseitige Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich aller Schiffsabgaben (s. o.) bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen (und bei Ankunft in Ballast).
- gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Schiffe des andern Theils hinsichtlich der Schiffsabgaben auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle sowohl bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen als bei Fahrten von fremden Plätzen.
- gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen.
- gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr der Landeserzeugnisse des andern Theils in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle.
- a: geknüpft an die Bedingung der directen Einfuhr aus einem nationalen Hafen.
- gegenseitige Gleichstellung der Ausfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Ausgangs-Waarenzölle sowohl bei directer Fahrt nach einem nationalen Hafen als auch bei Fahrten nach fremden Plätzen.
- gegenseitige Gleichstellung der Ausfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Ausgangs-Waarenzölle bei directer Fahrt nach einem nationalen Hafen.
- gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Einfuhr und Ausfuhr in den Schiffen des andern Theils, sowohl bei directem als indirectem Verkehr, auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Einfuhr der Landesproducte und Fabrikate des andern Theils hinsichtlich der Zulassung und der Waarenzölle auf den Fuss der meistbegünstigten Nation;
- b: geknüpft an die Bedingung eventueller entsprechender Zugeständnisse für den Fall künftiger Handelsverträge mit andern Staaten und der gewünschten Theilnahme an hieraus sich ergebenden neuen Handelsvortheilen.
- gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Ausfuhr nach Hafen des andern Theils hinsichtlich der Ausgangszölle auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- gegenseitige allgemeine Gestattung der Cabotage für die beiderseitigen Schiffe.
- gegenseitige Zusicherung wegen Gestattung der Cabotage für Schiffe des andern Theils auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- gegenseitige Gestattung des Anlaufens verschiedener Häfen und theilweisen Löschens und Ladens daselbst (commerce d'échelle) für die beiderseitigen Schiffe.
- gegenseitige Begünstigung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich der Schiffsabgaben beim Einlaufen eines Hafens in Nothfällen.
- gegenseitige allgemeine Zusicherung, dass etwa später dritten Staaten für ihren Handel und Schiffahrt einzuräumende weitere Vortheile auch dem andern Theile zugestanden werden sollen.
- s. oben zu K.
- gegenseitige allgemeine Zusicherung, dass etwa später dritten Staaten für ihre Schiffahrt einzuräumende weitere Vortheile auch dem andern Theile zugestanden werden sollen.
- s. oben zu K.

H. G. S. = Sammlung der Gesetze, Verordnungen und Ausschreiben für das Königreich Hannover. Hannover 1813—17. 8.; 1818—47. 4. — Die bis 1845 publicirten commerciellen Verträge und Reciprocitäts-Declarationen sind abgedruckt in der „Sammlung von Verordnungen, Ausschreiben und Staats-Verträgen zum Gebrauch der königl. Hannoverschen Consuls. Hannover 1845.“ — Anhang zu der Sammlung etc. Ebds. 1847.

- 1) Vgl. Bem. zu Tab. II, No. 3.
 - 2) Ausser den durch A. D. G. K. b. und N. bezeichneten Bestimmungen enthält der Vertrag noch die Vereinbarung: Alle nicht aus dem Königreiche Hannover originirende Waaren, deren Ein-, Durch- oder Ausfuhr im Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin nicht überhaupt verboten ist, dürfen in und durch dasselbe aus dem K. H., und umgekehrt nach letzterem aus dem Grossh. Meckl. Schw. geführt werden, ohne dass davon höhere Abgaben zu entrichten sind, als diejenigen, welche von solchen Waaren erlegt werden müssen, wenn sie aus dem Ursprungslande nach dem Grossh. M. Schw., oder durch dasselbe, oder aus letzterem nach irgend einem dritten Lande geführt werden. Dasselbe gilt vice versa. — Art. 9. enthält den Vorbehalt, dass wenn beide contrahirende Theile einem allgemeineren Handels- und Schifffahrtsvereine deutscher Staaten beitreten sollten, dieser Vertrag damit erlösche.
 - 3) Wegen des Stader und Brunshäuser Zolles s. im ersten Abschnitt No. III und No. VI.
 - 4) Alle Waaren, deren Ein-, Durch- oder Ausfuhr im K. Hann. nicht durch die Landesgesetzgebung überhaupt verboten ist, dürfen in und durch dasselbe aus den Königl. Dänischen Staaten und aus denselben nach diesen Staaten geführt werden, ohne grösseren und anderen als den gesetzlich die Regel bildenden Zöllen und Landesabgaben zu unterliegen. Dasselbe gilt in den Dänischen Staaten für alle in oder durch dieselben aus dem K. H., oder aus demselben nach diesem Königreiche zu führende Waaren. — Die Dänischen Colonien, so wie Grönland, Island und die Faröer, sind von dem Vertrage ausgenommen. — Die Abgaben im Sunde und in den beiden Belten, so wie im Schleswig-Holsteinschen Kanal haben Hannoversche Schiffe und deren Ladungen nur gleich Schiffen der begünstigten Staaten zu entrichten. — An demselben Tage, wie dieser H. u. Sch. V., ist noch ein Separat-Vertrag zwischen H. u. D. in Betreff einiger Verhältnisse des Brunshäuser Zolles geschlossen worden.
 - 5) Wegen der Bestimmungen hinsichtlich des Stader Zolles im Art. 8. 9. s. Bem. zu Tab. XII, No. 3. — Art. 10 bewilligt den Hannoverschen Schiffen die Erstattung des Scheldezolles.
 - 6) Wegen der Einfuhr in Grossbritannien in Hannoverschen Schiffen ist ausser F., welcher sich übrigens auf die Britischen Besitzungen mit erstreckt, noch durch Art. 3 bestimmt: Alle Handelsartikel irgend einer Art, welche gesetzlich [d. h. nach der Navigationsacte] in Britischen Häfen in Hannoverschen Schiffen eingeführt werden können, sollen bei ihrer Einfuhr ebenso behandelt werden als wenn sie unter Britischer Flagge importirt wären.
- Hinsichtlich des Verkehrs mit dem Britischen Ostindien hat Hannover in Gemässheit des Art. 7 d. V. Anspruch auf die Rechte der meistbegünstigten Nation, d. h. der Vereinigten Staaten von America, welchen die Frachtfahrt von Grossbritannien nach dem Britischen Ostindien gestattet ist. S. im ersten Abschnitt No. XXIII, S. 16. — Wegen der Bestimmungen hinsichtlich des Stader Zolles s. Bem. zu Tab. XIII, No. 3. — Art. 5. bestimmt für Hannover eine Ausdehnung des Begriffs nationaler Häfen in Rücksicht auf die Britische Navigationsacte, indem es daselbst heisst: Hannoversche Schiffe nebst ihren Ladungen, sofern dieselben aus solchen Gütern bestehen, die zur Zeit der Einfuhr gesetzlich von diesen Schiffen in das Vereinigte Königreich und die auswärtigen Britischen Besitzungen aus irgend einem Hafen Hannovers eingeführt werden dürfen, sollen künftig, wenn solche Schiffe aus den Mündungen der Maas, der Ems, der Weser und der Elbe, oder aus den Mündungen irgend eines andern schiffbaren, zwischen der Elbe und der Maas liegenden Flusses, oder aus den Mündungen irgend eines schiffbaren, zwischen der Trave und der Memel, beide einschliesslich, liegenden Flusses kommen, in die Häfen des Vereinigten Königreichs und der auswärtigen Britischen Besitzungen in der nämlichen Art zugelassen und behandelt werden, als wenn jene Häfen sich innerhalb des Königreichs Hannover befänden. Es ist diese Vergünstigung jedoch an die Voraussetzung geknüpft, dass in jenen fremden, den Hannoverschen gleichgestellten Häfen die Britische Flagge auf gleichen Fuss mit den Schiffen Hannovers behandelt werde, so wie an die Bedingung, dass die Vergünstigung nur so lange dauere, als der Handel und die Schifffahrt Grossbritanniens mit Hannover auf den Fuss der meist begünstigten Nation gestellt bleibt.
- 7) Ein Separat-Artikel enthält in Bezug auf die Sardinischen Differenzialzölle für die Einfuhr von Getreide, Oliven-Oel und Wein, direct aus dem Schwarzen Meere, den Häfen des Adriatischen Meeres und denjenigen des Mittelmeeres bis zum Cap Trafalgar eine gleiche Clausel wie der Preuss.-Sard. Vertrag (s. Bem. zu Tab. II, No. 17), nur dass der Termin für die eventuelle Auflegung gleichmässiger Differenzial-Abgaben abseiten Hannovers bis nach Verlauf von 4 Jahren nach Auswechselung der Ratificationen hinausgeschoben ist. — Die Bestimmungen dieses Vertrages mit Sardinien sind (durch Art. 14.) auch auf das Fürstenthum Monaco ausgedehnt worden.
 - 8) Wegen der speciellen Tarif-Concessionen Hannovers zu Gunsten einiger Producte der Vereinigten Staaten, s. Bem. zu Tab. XXIV, No. 3. — Durch Art. 12. erklären sich die Vereinigten Staaten bereit, die in den Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages enthaltenen Vortheile auf diejenigen deutschen Bundesstaaten auszudehnen, welche wünschen möchten, demselben mittelst einer amtlichen Auswechselung von Declarationen beizutreten, vorausgesetzt, dass selbige ähnliche Vergünstigungen, wie sie vom K. H. ertheilt sind, den V. St. gewähren. (S. Bem. zu Tab. IV, No. 24.) — Der frühere Vertrag zwischen H. und den V. St. vom 20. Mai 1840, (welcher statt D. nur E. gewährte), ist durch diesen neuen völlig aufgehoben worden.
 - 9) Hannover hat keinen aufgehoben selbstständigen Vertrag mit Mexico abgeschlossen, sondern ist nur der von Grossbritannien mit diesem Staate vereinbarten Handels- und Schifffahrts-Convention nachträglich beigetreten. S. Bem. zu Tab. XIII, No. 25.

IV. Oldenburg's¹⁾ Handels- und

N ^o	Namen der Staaten.	Datum des Abschlusses.	Dauer des Vertrages.	Kündigungsfrist.	Hauptsächlicher Inhalt.	Wo abgedruckt.
1	Oesterreich	Erkl. v. 13. Nov. 1846.		6 Monate.	A. D. G.	O. G. S. XI, 335. Anh. III, No. 1.
2	Preussen	V. v. 26. Juni 1830.	bis 31. Dec. 1840 u. w.	12 Monate.	A. D. G.	O. G. S. VII, 333. Anh. III, No. 2. Mart. N. R. VIII, 385.
3	Hannover	Art. 12 d. V. v. 7. Mai 1836.			A. (D. G. M. Q.)	O. G. S. VIII, 517. Anh. II, No. 3.
5	Mecklenburg-Schwerin					
6	Hamburg					
7	Lübeck					
8	Bremen					
9	Dänemark ²⁾	V. v. 31. März 1841.	10 Jahre u. w.	12 Monate.	A. D. G.	O. G. S. IX, 581. Anh. III, No. 4. Murh. N. R. II, 29.
10	Schweden und Norwegen ..	Erkl. v. 1. April 1843.	5 Jahre u. w.	12 Monate.	A. D. G.	O. G. S. X, 169. Anh. III, No. 5. Mart. N. R. XVI, 82.
11	Niederlande ³⁾	Bek. v. 3. März 1817 u. 14. Sept. 1835.			A.	O. G. S. VIII, 306. S. Bem.
12	Belgien	Erkl. v. 10. Jan. 1840.			A.	O. G. S. IX, 401. Anh. III, No. 6.
13	Grossbritannien ⁴⁾	V. v. 4. April 1844.	bis 1. Jan. 1848 event. bis 1. Jan. 1854 u. w.	resp. 6 u. 12 Monate.	A. E. G.	O. G. S. X, 268. Anh. III, No. 7.
14	Frankreich					
15	Spanien					
16	Portugal ⁵⁾	V. v. 9. Juni 1845.	bis 1. Jan. 1848 event. bis 1. Jan. 1854 u. w.	resp. 6 u. 12 Monate.	A. F. a. G. K. O. P. Qb.	O. G. S. XI, 87. Anh. III, No. 8.
17	Sardinien ⁶⁾	V. v. 21. April 1846.	8 Jahre u. w.	12 Monate.	A. D. G. O. P. Qb.	O. G. S. XI, 295. Anh. III, No. 9.
18	Toskana					
19	Kirchenstaat					
20	Neapel					
21	Türkei					
22	Griechenland	Erkl. v. 2. Mai 1842.			A. D. G. K. M. O. P. Q.	Nicht publicirt. S. Anh. III, No. 10.
23	Russland ⁷⁾					
24	Vereinigte Staaten v. A. ⁸⁾ ..	V. v. 10. Juni 1846 u. Erkl. v. 24. März 1847.	12 Jahre u. w.	12 Monate.	A. D. G. K. L. Qb.	O. G. S. XI, 370. Anh. III, No. 11.
25	Mexico					
26	Central-America					
27	Hayti					
28	Neugranada					
29	Venezuela					
30	Brasilien					
31	Uruguay					
32	Buenos-Ayres					
33	Chili					
34	Bolivia					
35	Peru					
36	Ecuador					
37	China					

Schiffahrts-Verträge (i. J. 1847).

Erklärung der Zeichen.

- g**: gegenseitige Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich aller Schiffsabgaben (wie Schiffszölle, Tonnengelder, Hafenabgaben, Lootsengebühren, Leuchtfeuerabgaben, Quarantainekosten, Berglohn u. a.), sowohl bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen, als auch bei Fahrten von fremden Plätzen.
- g**: gegenseitige Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich aller Schiffsabgaben (s. o.) bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen (und bei Ankunft in Ballast).
- g**: gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Schiffe des andern Theils hinsichtlich der Schiffsabgaben auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- g**: gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle sowohl bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen als bei Fahrten von fremden Plätzen.
- g**: gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen.
- g**: gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr der Landeserzeugnisse des andern Theils in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle.
- a**: geknüpft an die Bedingung der directen Einfuhr aus einem nationalen Hafen.
- g**: gegenseitige Gleichstellung der Ausfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Ausgangs-Waarenzölle sowohl bei directer Fahrt nach einem nationalen Hafen als auch bei Fahrten nach fremden Plätzen.
- g**: gegenseitige Gleichstellung der Ausfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Ausgangs-Waarenzölle bei directer Fahrt nach einem nationalen Hafen.
- g**: gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Einfuhr und Ausfuhr in den Schiffen des andern Theils, sowohl bei directem als indirectem Verkehr, auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- g**: gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Einfuhr der Landesproducte und Fabrikate des andern Theils hinsichtlich der Zulassung und der Waarenzölle auf den Fuss der meistbegünstigten Nation;
- b**: geknüpft an die Bedingung eventueller entsprechender Zugeständnisse für den Fall künftiger Handelsverträge mit andern Staaten und der gewünschten Theilnahme an hieraus sich ergebenden neuen Handelsvortheilen.
- g**: gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Ausfuhr nach Hafen des andern Theils hinsichtlich der Ausgangs-zölle auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- g**: gegenseitige allgemeine Gestattung der Cabotage für die beiderseitigen Schiffe.
- g**: gegenseitige Zusicherung wegen Gestattung der Cabotage für Schiffe des andern Theils auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- g**: gegenseitige Gestattung des Anlaufens verschiedener Häfen und theilweisen Löschens und Ladens daselbst (commerce d'échelle) für die beiderseitigen Schiffe.
- g**: gegenseitige Begünstigung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich der Schiffsabgaben beim Einlaufen eines Hafens in Nothfällen.
- g**: gegenseitige allgemeine Zusicherung, dass etwa später dritten Staaten für ihren Handel und Schiffahrt einzuräumende weitere Vortheile auch dem andern Theile zugestanden werden sollen.
- b**: s. oben zu K.
- g**: gegenseitige allgemeine Zusicherung, dass etwa später dritten Staaten für ihre Schiffahrt einzuräumende weitere Vortheile auch dem andern Theile zugestanden werden sollen.
- b**: s. oben zu K.

Bemerkungen.

- O. G. S. = [Oldenb. Gesetz-Samml.] Sammlung der landesherrlichen Verordnungen und Bekanntmachungen der Landesbehörde &c. für das Herzogthum Oldenburg. B. I—XI.
- 1) In der Convention zwischen dem Grossherzog von Oldenburg und dem Reichsgrafen Bentinck wegen Einführung eines mit dem Herzogthum Oldenburg gleichmässigen indirecten Steuer-Systems der Herrschaft Kniphausen v. 20. Juni 1834 (O. G. S. VIII, 161.) wird durch Art. 6 bestimmt: „es sollen die Kniphausischen Schiffe in den Oldenburgischen und Jeverischen Häfen, von Schiff und Ladung, an Kaye-, Hafen- &c. Geld und sonstigen Abgaben, ein Mehreres nicht erlegen, als die Oldenburgischen Schiffe zu bezahlen haben, — und umgekehrt solches auch rücksichtlich der Oldenburgischen Schiffe im Hafen am Inhauser-Siel eintreten.“ Diese Convention ist von 4 zu 4 Jahren abgeschlossen.
 - 2) In Rücksicht der Entrichtung des Sundzolles und der Fahrt durch die Belte gehört Oldenburg dem Vertrage gemäss zu den privilegierten Nationen. — Für den Verkehr mit den Danischen Besitzungen (die Faröer, Island und Grönland eingeschlossen) ist bestimmt, dass Oldenburg gleiche Freiheiten und Vortheile daselbst bewilligt werden sollen, welche jede andere begünstigte Nation jetzt geniesst oder in Zukunft geniessen wird.
 - 3) Wegen der Behandlung Oldenburgischer Schiffe in den Niederländischen Häfen ist am 19. Sept. 1835 nachstehende Regierungs-Bekanntmachung v. 14. dess. Mts. publicirt worden: „Mit Beziehung auf die Kammer-Bekanntmachung v. 3. März 1817 (No. 10 des Wochenblatts von 1817) wird hierdurch bekanntgemacht: dass nach einer mit dem Königl. Niederländischen Gouvernement getroffenen Uebereinkunft, die Oldenburgischen Schiffe in den Niederländischen Häfen nunmehr auch in Ansehung der Lootsengelder den Niederländischen Schiffen völlig gleich behandelt werden sollen.“
 - 4) Ausser den durch **E. F.** bezeichneten Bestimmungen, wegen der Einfuhr, ist noch durch Art. 3 zugestanden worden: Alle und jede Artikel, welche gesetzlich in die Häfen des Vereinigten Königreichs oder der Britischen auswärtigen Besitzungen in Oldenburgischen Schiffen eingeführt werden können, sollen bei ihrer Einfuhr denselben Einfuhrzöllen unterworfen und zu denselben Vergünstigungen berechtigt sein, gleichviel ob solche Artikel in den Schiffen des einen oder des andern Landes eingeführt werden. — Durch Art. 5 wird bestimmt: dass Oldenburgische Schiffe und deren Ladungen, sobald sie von den Häfen der Elbe, der Ems, der Weser oder der Maas, oder irgend einem andern schiffbaren Fluss zwischen der Elbe und der Maas kommen, in den Häfen des Vereinigten Königreichs und der Britischen Besitzungen unter denselben Bedingungen zugelassen werden sollen, als wenn jene Häfen innerhalb des Gebiets des Grossherzogs von Oldenburg befindlich wären. Durch Regierungs-Bekanntmachung vom 24. Oct. 1845 wird angezeigt, dass diese Vergünstigung nachträglich auch auf die Mündung der Trave und Memel und alle dazwischen liegende Häfen und Flüsse ausgedehnt sei. (Verordnung der Britischen Zollbehörde v. 3. Oct. 1845.) Diese Vergünstigungen sind jedoch an die Bedingung geknüpft, dass Britische Schiffe und deren Ladungen in den gedachten Häfen gleich günstig gestellt bleiben, wie die Oldenburgischen. — In Betreff der Frachtfahrt von Britischen Häfen nach dem Britischen Ostindien hat Oldenburg nicht die Rechte der meistbegünstigten Nation.
 - 5) Ausländische Erzeugnisse sollen auf directem Wege aus Oldenburgischen Häfen in Portugiesische Häfen in derselben Weise und unter denselben Bedingungen eingeführt werden dürfen, unter welchen den Schiffen der meistbegünstigten Nation gestattet ist, fremde Erzeugnisse auf directem Wege aus ihren nationalen Häfen in Portugal einzuführen. — Die Azoren, die Insel Madeira und Porto Santo sind in den Vertrag mit einbegriffen, nicht aber die sonstigen Portugiesischen Besitzungen. — Die Häfen der Ems und Maas sollen nach Art. 9 d. V., so lange als Portugiesische Schiffe dort gleich günstig als Oldenburgische behandelt werden, für die Bestimmungen des Vertrages (namentlich **Fa.**) den Oldenburgischen Häfen gleich geachtet werden. —
 - 6) Ein Separat-Artikel enthält dieselben Clausel, welche in Rücksicht des Hannover-Sardinischen Vertrages gilt und in der Bemerkung zu Tab. III, No. 17 erwähnt ist. — Desgleichen ist auch dieser Oldenburgische Vertrag auf das Fürstenthum Monaco ausgedehnt worden. (Art. 13.)
 - 7) Der Text der Reciprocitäts-Declarationen zwischen Oldenburg und Russland v. 7. Febr. 1834, in deren Folge auch der Ukas v. 1. Juli 1845 wegen der Differenzialzölle in Russischen Häfen auf die Oldenburgischen Schiffe und deren Ladungen keine Anwendung findet, ist in der Oldenburgischen Gesetz-Sammlung v. J. 1834 nicht publicirt.
 - 8) Durch den Beitritt Oldenburgs zu dem zwischen Hannover und den Vereinigten Staaten v. A. abgeschlossenen Handels- und Schiffahrtsvertrage v. 10. Juni 1846 hat die frühere Reciprocitäts-Uebereinkunft Oldenburgs mit jenen Staaten v. 18. Sept. 1830 ihre Bedeutung verloren.

V. Mecklenburg-Schwerin's Handels- und

N ^o	Namen der Staaten.	Datum des Abschlusses.	Dauer des Vertrages.	Kündi- gungs- frist.	Hauptsächlicher Inhalt.	Wo abgedruckt.
1	Oesterreich	Erkl. v. 10. Sept. 1846.		6 Monate.	A. D. G.	M. Schw. W. Bl. 1846. S. 139. Anh. IV, No. 1.
2	Preussen	V. v. 19. Decemb. 1826.	bis 1. April 1835 u. w.	12 Monate.	A. D. G.	M. Schw. W. Bl. 1827. S. 43. Anh. IV, No. 2. Mart. N. R. VI, 120.
3	Hannover ¹⁾	V. v. 22. Mai 1845.	bis 6. Juni 1855 u. w.	12 Monate.	A. D. G. K b. N.	M. Schw. W. Bl. 1845. S. 104. Anh. II, No. 4.
4	Oldenburg					
6	Hamburg					
7	Lübeck	Erkl. v. 28. Janr. 1845.			A. D. G. P.	M. Schw. W. Bl. 1845. S. 52. Anh. I, No. 6.
8	Bremen					
9	Dänemark ²⁾	V. v. 25. Nov. 1845.	10 Jahre u. w.	12 Monate.	C. D. G. N. P.	M. Schw. W. Bl. 1846. Beil. zu No. 2. Anh. IV, No. 5.
10	Schweden und Norwegen ..	V. v. 10. Octob. 1846.	bis 1. Jan. 1852 u. w.	12 Monate.	A. D. G. K. P. Q.	M. Schw. W. Bl. 1847. Beil. zu No. 2. Anh. IV, No. 6.
11	Niederlande ³⁾				(A.)	
12	Belgien ⁴⁾	Erkl. v. 8. Juli 1837.			A.	(nicht publicirt.) Anh. IV, No. 7.
13	Grossbritannien ⁵⁾	V. v. 1. Mai 1844.	bis 1. Jan. 1848, event. bis 1. Jan. 1854 u. w.	resp. 6 u. 12 Monate.	A. F. G.	M. Schw. W. Bl. 1844. Beil. zu No. 19. — Anh. IV, No. 8.
14	Frankreich ⁶⁾	V. v. 19. Juli 1836.	10 Jahre u. w.	12 Monate.	B. F. G. P.	M. Schw. W. Bl. 1836. S. 249. Anh. IV, 9. Mart. N. S. XIII, No. 646.
15	Spanien					
16	Portugal ⁷⁾	V. v. 11. Febr. 1845.	bis 1. Jan. 1848, event. bis 1. Jan. 1854 u. w.	resp. 6 u. 12 Monate.	A. F. a. G. K b. O. P. Q b.	M. Schw. W. Bl. 1845. Beil. zu No. 23. Anh. IV, No. 10.
17	Sardinien					
18	Toskana					
19	Kirchenstaat					
20	Neapel					
21	Türkei					
22	Griechenland					
23	Russland ⁸⁾	Erkl. v. 3. März 1838.			A. D. G.	(nicht publicirt.) Anh. IV, No. 11.
24	Vereinigte Staaten v. A. ...	Erkl. v. 13. Novb. 1834.			A. D. G.	M. Schw. W. Bl. 1835. S. 249. Anh. IV, No. 12. Mart. N. S. XIII, No. 495.
25	Mexico					
26	Central-America					
27	Hayti					
28	Neugranada					
29	Venezuela					
30	Brasilien					
31	Uruguay					
32	Buenos-Ayres					
33	Chili					
34	Bolivia					
35	Peru					
36	Ecuador					
37	China					

Erklärung der Zeichen.

- gegenseitige Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich aller Schiffsabgaben (wie Schiffszölle, Tonnengelder, Hafenabgaben, Lootsengebühren, Leuchtfenerabgaben, Quarantainekosten, Berglohn u. a.), sowohl bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen, als auch bei Fahrten von fremden Plätzen.
- gegenseitige Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich aller Schiffsabgaben (s. o.) bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen (und bei Ankunft in Ballast).
- gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Schiffe des andern Theils hinsichtlich der Schiffsabgaben auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Warenzölle sowohl bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen als bei Fahrten von fremden Plätzen.
- gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Warenzölle bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen.
- gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr der Landeserzeugnisse des andern Theils in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Warenzölle.
- a:** geknüpft an die Bedingung der directen Einfuhr aus einem nationalen Hafen.
- gegenseitige Gleichstellung der Ausfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Ausgangs-Warenzölle sowohl bei directer Fahrt nach einem nationalen Hafen als auch bei Fahrten nach fremden Plätzen.
- gegenseitige Gleichstellung der Ausfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Ausgangs-Warenzölle bei directer Fahrt nach einem nationalen Hafen.
- gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Einfuhr und Ausfuhr in den Schiffen des andern Theils, sowohl bei directem als indirectem Verkehr, auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Einfuhr der Landesproducte und Fabrikate des andern Theils hinsichtlich der Zulassung und der Warenzölle auf den Fuss der meistbegünstigten Nation;
- b:** geknüpft an die Bedingung eventueller entsprechender Zugeständnisse für den Fall künftiger Handelsverträge mit andern Staaten und der gewünschten Theilnahme an hieraus sich ergebenden neuen Handelsvortheilen.
- gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Ausfuhr nach Hafen des andern Theils hinsichtlich der Ausgangs-zölle auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- gegenseitige allgemeine Gestattung der Cabotage für die beiderseitigen Schiffe.
- gegenseitige Zusicherung wegen Gestattung der Cabotage für Schiffe des andern Theils auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- gegenseitige Gestattung des Anlaufens verschiedener Häfen und theilweisen Löschens und Ladens daselbst (commerce d'échelle) für die beiderseitigen Schiffe.
- gegenseitige Begünstigung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich der Schiffsabgaben beim Einlaufen eines Hafens in Nothfällen.
- gegenseitige allgemeine Zusicherung, dass etwa später dritten Staaten für ihren Handel und Schifffahrt einzuräumende weitere Vortheile auch dem andern Theile zugestanden werden sollen.
- b:** s. oben zu K.
- gegenseitige allgemeine Zusicherung, dass etwa später dritten Staaten für ihre Schifffahrt einzuräumende weitere Vortheile auch dem andern Theile zugestanden werden sollen.
- b:** s. oben zu K.

Bemerkungen.

M. Schw. W. = Grossherzoglich Mecklenburg-Schwerinisches offcielles Wochenblatt. Schwerin 4.

- 1) Art. 11 d. V. bestimmt: „Sollten übrigens beide contrahirende Theile einem allgemeineren Handels- und Schifffahrts-Vereine Deutscher Staaten beitreten, so erlöscht damit der gegenwärtige Vertrag.“ Vgl. auch Bemerk. zu Tab. III, No. 4.
- 2) Bei der Fahrt durch den Sund und die Belle sollen die Mecklenburgischen Schiffe auf den Fuss der meistbegünstigten Nationen behandelt werden. Des Privilegiums der Rostocker Schiffe beim Sundzolle für die Verschiffung von Weizen und Roggen ist oben S. 7 (Schifffahrts-Gesetzgebung Dänemarks) Erwähnung geschehen. — Hinsichtlich des Verkehrs mit den Dänischen Colonien, sowie mit den Faröern, Island und Grönland ist den Mecklenburgischen Schiffen die Behandlung auf den Fuss der meistbegünstigten Nation zugesichert. (Art. 9. d. V.).
- 3) Einer im Jahre 1845 den General-Staaten von der Niederländischen Regierung vorgelegten Uebersicht zufolge gehört auch Mecklenburg zu den Staaten, deren Schiffe rücksichtlich der Schiffsabgaben in den niederländischen Häfen gleich günstig wie die National-Schiffe behandelt werden.
- 4) Der Schelde Zoll wird den Mecklenburgischen Schiffen von der Belgischen Regierung gleichfalls zurückvergütet.
- 5) Wegen der Einfuhr anderer Gegenstände als Mecklenburgischer Erzeugnisse aus Mecklenburgischen Häfen bestimmt Art. 4: „Alle Gegenstände, welche sie auch sein mögen, welche jetzt oder künftig gesetzmässig [d. h. nach der Navigationsacte] in die Häfen des Vereinigten Königreichs oder der Britischen Besitzungen in Mecklenburgischen Schiffen eingeführt werden können, sollen bei ihrer Einfuhr denselben Abgaben unterworfen und zu denselben Vergütungen berechtigt sein, gleichviel, ob jene Gegenstände in Mecklenburgischen oder Britischen Schiffen eingeführt werden.“ — Durch Art. 5 werden alle Häfen zwischen der Maas und der Elbe, und zwischen Trave und Oder (die genannten Flüsse einschliesslich) für die Bestimmungen des Vertrages den Mecklenburgischen Häfen gleichgestellt, welche Vergünstigung für die Mecklenburgischen Schifffahrtsbeziehungen zum Britischen Reiche durch eine Verordnung der Zollbehörde vom 3. October 1845 noch auf die Häfen von Stettin bis Memel ausgedehnt ist. Es sind diese Bestimmungen jedoch an die Voraussetzung geknüpft, dass die Britischen Schiffe in den bezeichneten Häfen nicht ungünstiger behandelt werden, als die Mecklenburgische Flagge. — In Betreff der Frachtfahrt von Britischen Häfen nach dem Britischen Ostindien hat Mecklenburg nicht die Rechte der meistbegünstigten Nation.
- 6) Mecklenburgische Schiffe, welche mit Ladung aus andern als Mecklenburgischen Häfen in Französischen Häfen ankommen, sind dem vollen Betrage des Tonnengeldes (4 Fr. 12½ C. pr. Tonne) unterworfen. — Das Quantum der Mecklenburgischen Erzeugnisse, welche bei directer Einfuhr in Mecklenburgischen Schiffen von der Surtaxe befreit sind, wird in dem Anhang zur Convention, wie folgt, normirt: Getreide und Stabholz in unbestimmter Quantität; — Oelsaamen und aus demselben bereitete Oele, trockene Hülsenfrüchte, zum jährlichen Collectiv-Betrage von 4000 Schiffstonnen; — Hanf, Flachs und Wolle zum jährlichen Collectiv-Betrage von 3000 Schiffstonnen; — Butter, Käse, Pöckelfleisch und andere Esswaaren zum jährlichen Collectiv-Betrage von 1000 Schiffstonnen. — Als Mecklenburgische Schiffe sollen solche angesehen werden, deren Eigenthümer und Officiere Mecklenburgische Unterthanen sind und deren Besatzung mindestens zu zwei Dritttheilen aus Mecklenburgischen Seelenten besteht. — Eine besondere Publication über diesen Vertrag ist unter dem Titel: Erläuterungen und Bemerkungen &c. zu Schwerin 1836 (4^o) erschienen.
- 7) Ausserdem enthält Art. 6 die gegenseitige Zusicherung der Zulassung und Behandlung der directen Einfuhr nicht-inländischer Erzeugnisse aus nationalen Häfen, unter den Bedingungen, unter welchen den Schiffen der begünstigten Nation gestattet ist, fremde Erzeugnisse auf directem Wege aus Häfen des Staats, dem sie angehören, in Portugiesische Häfen zu bringen. Durch Art. 9 werden die Häfen an der Mündung der Elbe und Trave den nationalen Häfen Mecklenburgs für die Bestimmungen des Vertrages gleichgestellt. — Die Portugiesischen Colonien sind in dem Vertrag nicht mit eingeschlossen.
- 8) Die durch den Kaiserl. Russischen Ukas vom 1. Juli 1845 angeordneten Differenzial-Abgaben finden auf Mecklenburgische Schiffe und deren Ladungen keine Anwendung.

VI. Hamburg's Handels- und

(Die mit *) bezeichneten Verträge sind gemeinlich)

Nr	Namen der Staaten.	Datum des Abschlusses.	Dauer des Vertrages.	Kündigungsfrist.	Hauptsächlicher Inhalt.	Wo abgedruckt.
1	Oesterreich ²⁾	Erkl. v. 25. März und 12. April 1839.		6 Monate.	A.	H. Verord. XV, 377. Anh. I, No. 1.
2	Preussen	³⁾ V. v. 4. Octb. 1828.	bis 1. Jan. 1840 u. w.	12 Monate.	A. D. G.	H. Verord. X, 216. Anh. I, No. 4. Mart. N. R., VII, 742.
3	Hannover ³⁾					
4	Oldenburg ³⁾					
5	Mecklenburg-Schwerin					
7	Lübeck ⁴⁾	Erkl. v. 26. März u. 9. Apr. 1828.			A. D. G.	S. Bemerk.
8	Bremen ⁴⁾				A. D. G.	S. Bemerk.
9	Dänemark ⁵⁾	Art. 10 d. V. v. 27. Mai 1768.	auf unbestimmte Zeit.		C. J. K. L. N. Q.	Samml. d. Hamb. Ges. u. Verfassungen IX, 370. Anh. I, No. 7.
10	Schweden und Norwegen ⁶⁾	V. v. 1. Mai 1841.	bis 1. Juni 1846 u. w.	12 Monate.	A. D. G. K. Q.	H. Verord. XVI, 442. Anh. I, No. 10.
11	Niederlande ⁷⁾	Erkl. v. 3. Janr. 1817.			A.	H. Verord. XV, 645. Anh. I, No. 11.
12	Belgien ⁸⁾	Erkl. v. 18. Juli und 18. Aug. 1832.			C.	H. Verord. XV, 646. Anh. I, No. 12.
13	Grossbritannien ⁹⁾	V. v. 29. Sept. 1825 u. 3. Aug. 1841.	10 Jahre u. w.	12 Monate.	A. E. G.	H. V. IX, 124; XII, 491. Anh. I, No. 18. I, No. 19; I, No. 20. Mart. N. S. II, 441.
14	Frankreich ¹⁰⁾	Erkl. v. 15. Febr. 1843.			P.	H. Verord. XVII, 335. Anh. I, No. 21.
15	Spanien ¹¹⁾					
16	Portugal ¹²⁾					
17	Sardinien ¹³⁾	¹³⁾ V. v. 18. Juni 1844.	bis 6. Nov. 1854 u. w.	12 Monate.	A. O. P. R b.	H. Verord. XVIII, 364. Anh. I, No. 22.
18	Toskana ¹⁴⁾					
19	Kirchenstaat ¹⁴⁾					
20	Neapel ¹⁵⁾					
21	Türkei ¹⁶⁾	¹⁶⁾ V. v. 18. Mai 1839 u. 7. Sept. 1841.			(C. J. K. N. Q.)	H. V. XV, 455. XVII, 59. Anh. I, No. 27; I, No. 28. Mart. N. R. XVI, 883.
22	Griechenland ¹⁷⁾	Erkl. v. 10. Febr. u. 10. Oct 1836.			A.	H. Verord. XV, 649. Anh. I, No. 24.
23	Russland ¹⁸⁾	Erkl. v. 10. Nov. 1833 u. 27. Oct. 1845.			A. D. G.	H. Verord. XV, 647; XIX, 162. Anh. I, No. 29.
24	Vereinigte Staaten v. A. ¹⁹⁾	¹⁹⁾ V. v. 20. Dec. 1827 u. 4. Juni 1828.	12 Jahre u. w.	12 Monate.	A. D. G. K. L. Q b.	H. Verord. X, 108. Anh. I, No. 32. Mart. N. R., VII, 362.
25	Mexico	V. v. 7. April 1832.	12 Jahre u. w.	12 Monate.	C. J. Q b.	H. Verord. XVI, 547. Anh. I, No. 33. Murh. R., II, 288.
26	Central-America ²⁰⁾					
27	Hayti ²¹⁾					
28	Neugranada					
29	Venezuela	V. v. 27. Mai 1837.	bis 19. März 1850 u. w.	12 Monate.	A. D. G. K. L. N. P. Q b.	H. Verord. XV, 202. Anh. I, No. 35. Mart. N. R., XIV, 230.
30	Brasilien ²²⁾					
31	Uruguay					
32	Buenos-Ayres					
33	Chili					
34	Bolivia					
35	Peru					
36	Ecuador	Erkl. v. Janr. 1842.			C.	Anh. I, No. 36.
37	China ²³⁾					

Schiffahrts-Verträge (i. J. 1847).

(Nicht mit den beiden andern Hansestädten abgeschlossen. ¹⁾)

Erklärung der Zeichen.

gegenseitige Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich aller Schiffsabgaben (wie Schiffszölle, Tonnengelder, Hafenabgaben, Lootsengebühren, Leuchtfenerabgaben, Quarantainekosten, Berglohn u. a.), sowohl bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen, als auch bei Fahrten von fremden Plätzen.

gegenseitige Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich aller Schiffsabgaben (s. o.) bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen (und bei Ankunft in Ballast).

gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Schiffe des andern Theils hinsichtlich der Schiffsabgaben auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.

gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle sowohl bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen als bei Fahrten von fremden Plätzen.

gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen.

gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr der Landeserzeugnisse des andern Theils in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle.

a: geknüpft an die Bedingung der directen Einfuhr aus einem nationalen Hafen.

gegenseitige Gleichstellung der Ausfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Ausgangs-Waarenzölle sowohl bei directer Fahrt nach einem nationalen Hafen als auch bei Fahrten nach fremden Plätzen.

gegenseitige Gleichstellung der Ausfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Ausgangs-Waarenzölle bei directer Fahrt nach einem nationalen Hafen.

gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Einfuhr und Ausfuhr in den Schiffen des andern Theils, sowohl bei directem als indirectem Verkehr, auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.

gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Einfuhr der Landesproducte und Fabrikate des andern Theils hinsichtlich der Zulassung und der Waarenzölle auf den Fuss der meistbegünstigten Nation;

b: geknüpft an die Bedingung eventueller entsprechender Zugeständnisse für den Fall künftiger Handelsverträge mit andern Staaten und der gewünschten Theilnahme an hieraus sich ergebenden neuen Handelsvortheilen.

gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Ausfuhr nach Häfen des andern Theils hinsichtlich der Ausgangs-zölle auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.

gegenseitige allgemeine Gestattung der Cabotage für die beiderseitigen Schiffe.

gegenseitige Zusicherung wegen Gestattung der Cabotage für Schiffe des andern Theils auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.

gegenseitige Gestattung des Anlaufens verschiedener Häfen und theilweisen Löschens und Ladens daselbst (commerce d'échelle) für die beiderseitigen Schiffe.

gegenseitige Begünstigung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich der Schiffsabgaben beim Einlaufen eines Hafens in Nothfällen.

gegenseitige allgemeine Zusicherung, dass etwa später dritten Staaten für ihren Handel und Schiffahrt einzuräumende weitere Vortheile auch dem andern Theile zugestanden werden sollen.

b: s. oben zu K.

gegenseitige allgemeine Zusicherung, dass etwa später dritten Staaten für ihre Schiffahrt einzuräumende weitere Vortheile auch dem andern Theile zugestanden werden sollen.

b: s. oben zu K.

Bemerkungen.

H. V. = Sammlung der Verordnungen der freien Hansestadt Hamburg. I—19. B. 1815—47.

- 1) Die von den Hansestädten gemeinschaftlich abgeschlossenen Handels- und Schiffahrts-Verträge sind nicht solidarisch für alle drei Städte, sondern jeder dieser Verträge würde, wenn derselbe auch für ein oder zwei der Städte aufhörte, doch für diejenige Stadt, welche ihn nicht gekündigt hätte oder der er nicht gekündigt wäre, fortdauernde Geltung behalten.
- 2) Wenngleich die Declaration nur die Schiffahrtsabgaben erwähnt, so erstreckt sich doch factisch die gegenseitige Gleichstellung auch auf die Abgaben von der Ladung; also **D. G.**
- 3) Wegen des Privilegiums der Hamburger Schiffe beim Brunshäuser Zoll vgl. im ersten Abschnitt S. 5. — Da in Hamburg in der Behandlung Hannoverscher und Oldenburgischer Schiffe und deren Ladungen kein Unterschied gegen die National-Flagge stattfindet, so ist nach dem Inhalt der betreffenden Verordnungen dieser beiden Staaten anzunehmen, dass Hamburgische Schiffe in Hannoverschen und Oldenburgischen Häfen keinen Erhöhungsabgaben unterworfen sind.
- 4) Vgl. Bemerk. zu Tab. VII, No. 6.
- 5) Auch für die Fahrt durch den Sund und die Belte so wie in Rücksicht des Verkehrs mit den Dänischen Besitzungen ist die Hamburgische Flagge der meistbegünstigten Nation gleichgestellt, da der angeführte Artikel des Gortorper Vertrages ganz allgemein bestimmt, „die Stadt Hamburg in Ansehung ihres Commercii den Amicissimis praesentibus et futuris, in allen Vorfällen und auf alle Art und Weise gleichzustellen.“ — Ausser dem im Anh. I, No. 7 mitgetheilten Artikel heisst es noch im 2. Art. des Gortorper Vertrages: „alle von beiden höchsten Häusern zum Vortheile des Commercii, Handels und Wandels beiderseitiger Unterthanen, und namentlich der Altonaer, bewirkte Verordnungen und getroffene Pacta, Verabredungen und bestehende Gebräuche sollen unverändert und so lange genau beobachtet werden, bis man über eins oder das andere, zum gemeinschaftlichen Besten, sich anders zu verabreden und zu vereinbaren im Stande sein möchte.“
- 6) Durch eine Hamburgische Bekanntmachung v. 20. Oct. 1841 werden die Eigner der nach Schweden und Norwegen gehenden Schiffe aufgefordert, ihre Schiffe, ausser dem Seepass, mit einem vorschriftmässigen Messbriefe zu versehen. (H. V. XVI, 525.)
- 7) Vgl. Bemerk. zu Tab. VII, No. 11.
- 8) Vgl. Bemerk. zu Tab. VIII, No. 12.
- 9) Der Accessions-Vertrag v. 1841 bestimmt, dass Hanseatische Schiffe aus Hanseatischen Häfen Erzeugnisse der Deutschen Bundesstaaten so wie der Zollvereinsstaaten in die Britischen Besitzungen einführen dürfen unter gleich günstigen Bedingungen, wie Britische Schiffe. — In Gemässheit des Art. 2 des Acc. V. sollen Hanseatische Schiffe, welche von einem Hafen zwischen Maas und Elbe kommen, (in Rücksicht der Navigationsacte) so angesehen werden als wenn sie aus einem Hanseatischen Hafen kämen. Durch eine Britische Verordnung (General Order) v. 3. Octob. 1845 ist diese Vergünstigung auf die Häfen zwischen Trave und Memel ausgedehnt worden. — Als Hanseatische Schiffe für die Bestimmungen des Vertrages gelten nur diejenigen, welche auf einer Hanseatischen Werfte [oder an einem Britischen Platze] erbaut sind, welche Hanseatischen Bürgern [gleichbedeutend mit Staatsgenossen] ausschliesslich angehören, von einem Hanseatischen Capitain geführt werden und deren Mannschaft mindestens zu drei Vierteln aus Unterthanen Deutscher Bundesstaaten besteht. — Der früher für Hanseatische Schiffe bestandene Differenzialzoll bei der Ausfuhr von Steinkohlen aus Grossbritannien nach dritten Plätzen ist durch Verordnung des Schatzamtes v. 26. Aug. 1843 aufgehoben. — In Betreff der Frachtfahrt von Britischen Häfen nach dem Britischen Ostindien haben die Hansestädte nicht die Rechte der meistbegünstigten Nation (der Vereinigten Staaten v. A.).
- 10) Der am 1. April 1769 abgeschlossene und mit einigen Veränderungen am 17. März 1789 auf 20 Jahre erneuerte See- und Handels-Tractat zwischen Hamburg und Frankreich ist ausser Geltung gekommen, ohne eigentlich gekündigt zu sein. Jener Vertrag bestimmt: (Art. 5 u. 6) die Hamburger sollten hinsichtlich der Waarenzölle wie der Schiffsabgaben auf den Fuss der meistbegünstigten nordischen Nation behandelt werden. — Gegenwärtig werden die Hamburgischen wie auch die Lübeckischen und Bremischen Schiffe und deren Ladungen in Frankreich (mit alleiniger Ausnahme des Einlaufens in Nothfällen) durchgängig auf den Fuss der gar nicht begünstigten Nationen behandelt, unterliegen also für alle Fahrten dem vollen Betrage des Tonnengeldes und der Surtaxe.
- 11) Vgl. Bemerk. zu Tab. VII, No. 15.
- 12) Vgl. Bemerk. zu Tab. VII, No. 16.
- 13) Vgl. Bemerk. zu Tab. VII, No. 17.
- 14) Vgl. Bemerk. zu Tab. VII, No. 18 u. 19.
- 15) Vgl. Bemerk. zu Tab. VII, No. 20.
- 16) Vgl. im ersten Abschnitt XXI.
- 17) Vgl. Bemerk. zu Tab. VII, No. 22.
- 18) Vgl. Bemerk. zu Tab. VII, No. 23.
- 19) Vgl. Bemerk. zu Tab. VIII, No. 24.
- 20) Vgl. Bemerk. zu Tab. VII, No. 26.
- 21) Hamburg hat freilich keine formelle Declaration über die gegenseitige Behandlung der Schiffe des andern Theils mit Hayti ausgewechselt; durch Bestellung eines Hamburgischen Consuls zu Port au Prince sichert es seinem Handel jedoch die Rechte der meistbegünstigten Nation.
- 22) Der früher zwischen den Hansestädten und Brasilien bestandene Handels- und Schiffahrts-Vertrag (v. 17. Novemb. 1827) ist seit dem 25. Dec. 1839 ausser Kraft getreten. Eben so wenig wie anderen Staaten ist es den Hansestädten gelungen einen neuen Handels-Vertrag mit Brasilien abzuschliessen. Die Schiffahrt und der Handel der Hansestädte werden jedoch in Gemässheit der Reciprocitäts-Grundsätze der Brasilianischen Handelsgesetzgebung (S. im ersten Abschnitt XXX) in Brasilien factisch auf den Fuss der National-Flagge und der meistbegünstigten Nation behandelt.
- 23) Vgl. Bemerk. zu Tab. VIII, No. 37.

VII. Lübeck's Handels- und

(Die mit *) bezeichneten Verträge sind gemein-

Nr	Namen der Staaten.	Datum des Abschlusses.	Dauer des Vertrages.	Kündigungsfrist.	Hauptsächlicher Inhalt.	Wo abgedruckt.
1	Oesterreich ²⁾	Erkl. v. 13. April 1839.		6 Monate.	A.	S. L. Verord. IX, 13. Anh. I, No. 2.
2	Preussen	³⁾ V. v. 4. Octb. 1828.	bis 1. Jan. 1840 u. w.	12 Monate.	A. D. G.	S. L. Verord. V, 91. Anh. I, No. 4.
3	Hannover	V. v. 24. Febr. 1844.	10 Jahre u. w.	12 Monate.	A. D. G. N.	S. L. Verord. XII, 10. Anh. I, No. 3.
4	Oldenburg					
5	Mecklenburg-Schwerin	V. v. 28. Jan. u. 1. März 1845.			A. D. G. P.	S. L. Verord. XIII, 3. Anh. I, No. 5.
6	Hamburg ³⁾	Erkl. v. 26. März u. 9. Apr. 1828.			A. D. G.	S. Bemerk.
8	Bremen ³⁾	Erkl. v. 26. März u. 9. April 1828.			A. D. G.	S. Bemerk.
9	Dänemark ⁴⁾	V. v. 14. Octob. 1840.	bis 1. Jan. 1851 u. w.	12 Monate.	A. D. G.	S. L. Verord. IX, 66. Anh. I, No. 8.
10	Norwegen s. Bemerk. 5.....	Erkl. v. 3. u. 24. März 1824.			A. D. G.	Anh. I, No. 12.
11	Niederlande ⁶⁾	Erkl. v. 19. Dec. 1816 u. 15. Jan. 1817.			A.	Nicht publicirt. Vgl. Anh. I, No. 11.
12	Belgien ⁷⁾	Erkl. v. 28. Febr. 1835.			A.	S. L. Verord. VII, 77. Anh. I, No. 16.
13	Grossbritannien ⁸⁾	⁶⁾ V. v. 29. Sept. 1825 u. 3. Aug. 1841.	10 Jahre u. w.	12 Monate.	A. E. G.	S. L. Verord. IV, 82; X, 31. Anh. I, No. 18; I, No. 19.
14	Frankreich ⁹⁾	⁶⁾ Erkl. v. 15. Febr. 1843.			P.	S. L. Verord. XI, 2. Anh. I, No. 21.
15	Spanien ¹⁰⁾					
16	Portugal ¹¹⁾					
17	Sardinien ¹²⁾	⁶⁾ V. v. 18. Juli 1844.	bis 6. Nov. 1854 u. w.	12 Monate.	A. O. P. R b.	S. L. Verord. XII, 158. Anh. I, No. 22.
18	Toskana ¹³⁾					
19	Kirchenstaat ¹³⁾					
20	Neapel ¹⁴⁾					
21	Türkei ¹⁵⁾	⁶⁾ V. v. 18. Mai 1839 u. 7. Sept. 1841.			(C. J. K. N. Q.)	S. L. Verord. IX, 17; Anh. I, No. 27; No. 28.
22	Griechenland ¹⁶⁾	Erkl. v. 16. Janr. 1836.			A.	S. L. Verord. VIII, 1; X, 95. Anh. I, No. 25.
23	Russland ¹⁷⁾	Erkl. v. 9. Febr. 1833 u. 27. Oct. 1845.			A. D. G.	Anh. I, 30; I, 29.
24	Vereinigte Staaten v. A. ¹⁸⁾	⁶⁾ V. v. 20. Dec. 1827 u. 4. Juni 1828.	12 Jahre u. w.	12 Monate.	A. D. G. K. L. Q b.	S. L. Verord. V, 69. Anh. I, No. 32.
25	Mexico	⁶⁾ V. v. 7. April 1832.	12 Jahre u. w.	12 Monate.	C. J. Q b.	S. L. Verord. X, 59. Anh. I, No. 32.
26	Central-America ¹⁹⁾					
27	Hayti	Erkl. v. 22. Nov. 1828.			A. D. G.	Anh. I, No. 37.
28	Neugranada					
29	Venezuela	⁶⁾ V. v. 27. Mai 1837.	bis 9. März 1850 u. w.	12 Monate.	A. D. G. K. L. N. P. Q b.	S. L. Verord. VIII, 101. Anh. I, No. 35.
30	Brasilien ²⁰⁾					
31	Uruguay					
32	Buenos-Ayres					
33	Chili					
34	Bolivia					
35	Peru					
36	Ecuador					
37	China ²¹⁾					

Schiffahrts-Verträge (i. J. 1847).

(geschlossen mit den beiden andern Hansestädten abgeschlossen.)

Erklärung der Zeichen.

- gegenseitige Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich aller Schiffsabgaben** (wie Schiffszölle, Tonnengelder, Hafenabgaben, Lootsengebühren, Leuchtfeuerabgaben, Quarantainekosten, Berglohn u. a.), sowohl bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen, als auch bei Fahrten von fremden Plätzen.
- gegenseitige Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich aller Schiffsabgaben** (s. o.) bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen (und bei Ankunft in Ballast).
- gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Schiffe des andern Theils hinsichtlich der Schiffsabgaben auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.**
- gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle** sowohl bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen als bei Fahrten von fremden Plätzen.
- gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle** bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen.
- gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr der Landeserzeugnisse des andern Theils in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle.**
- a:** geknüpft an die Bedingung der directen Einfuhr aus einem nationalen Hafen.
- gegenseitige Gleichstellung der Ausfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Ausgangs-Waarenzölle** sowohl bei directer Fahrt nach einem nationalen Hafen als auch bei Fahrten nach fremden Plätzen.
- gegenseitige Gleichstellung der Ausfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Ausgangs-Waarenzölle** bei directer Fahrt nach einem nationalen Hafen.
- gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Einfuhr und Ausfuhr in den Schiffen des andern Theils, sowohl bei directem als indirectem Verkehr, auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.**
- a:** gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Einfuhr der Landesproducte und Fabrikate des andern Theils hinsichtlich der Zulassung und der Waarenzölle auf den Fuss der meistbegünstigten Nation;
- b:** geknüpft an die Bedingung eventueller entsprechender Zugeständnisse für den Fall künftiger Handelsverträge mit andern Staaten und der gewünschten Theilnahme an hieraus sich ergebenden neuen Handelsvortheilen.
- gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Ausfuhr nach Hafen des andern Theils hinsichtlich der Ausgangs-zölle** auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- gegenseitige allgemeine Gestattung der Cabotage für die beiderseitigen Schiffe.**
- gegenseitige Zusicherung wegen Gestattung der Cabotage für Schiffe des andern Theils auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.**
- gegenseitige Gestattung des Anlaufens verschiedener Häfen und theilweisen Löschens und Ladens daselbst** (commerce d'échelle) für die beiderseitigen Schiffe.
- gegenseitige Begünstigung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich der Schiffsabgaben beim Einlaufen eines Hafens in Nothfällen.**
- gegenseitige allgemeine Zusicherung, dass etwa später dritten Staaten für ihren Handel und Schiffahrt einzuräumende weitere Vortheile auch dem andern Theile zugestanden werden sollen.**
- b:** s. oben zu K.
- gegenseitige allgemeine Zusicherung, dass etwa später dritten Staaten für ihre Schiffahrt einzuräumende weitere Vortheile auch dem andern Theile zugestanden werden sollen.**
- b:** s. oben zu K.

Bemerkungen.

S. L. V. = Sammlung der Lübeckischen Verordnungen und Bekanntmachungen. B. I—XIII. 1814—46.

- 1) Die von den Hansestädten gemeinschaftlich abgeschlossenen Handels- und Schiffahrts-Verträge sind nicht solidarisch für alle drei Städte, sondern jeder dieser Verträge würde, wenn derselbe auch für eine oder zwei der Städte aufhörte, doch für diejenige Stadt, welche ihn nicht gekündigt hätte oder der er nicht gekündigt wäre, fortdauernde Geltung behalten.
- 2) Vgl. Bemerk. zu Tab. VI, No. 1.
- 3) Dass die Hamburger und Bremer Schiffe in den Lübeckischen Häfen der Lübeckischen Flagge gleichgestellt sind, datirt v. J. 1828, wo der Senat von Lübeck aus eigener Veranlassung diese bis dahin (unabsichtlich versäumte) Anordnung traf. Die Lübecker Schiffe waren in den beiden andern Hansestädten schon früher gleich günstig wie die einheimische Flagge behandelt worden, (Erklärungen v. 26. März und 9. April 1828), wie dies Verhältniss stillschweigend auch gegenseitig zwischen Hamburg und Bremen fortwährend bestanden hat.
- 4) Für die Fahrt durch den Sund und die Belte gehören die Lübeckischen Schiffe zu den privilegierten Flaggen.
- 5) In Schweden unterliegen Lübeckische Schiffe und deren Ladungen der ganzen Strenge der dort bestehenden Differenzialabgaben, wonach das Lastgeld ein- und ausgehend mit 36 β Schw. Bco. (statt 12 β Schw. Bco. für privilegierte Schiffe), und ein Aufschlagzoll von 40 pCt. auf die tarifmässigen Eingangsabgaben, und von 50 pCt. auf die tarifmässigen Ausfuhrzölle zu entrichten ist.
- 6) Hinsichtlich der Differenzial-Waarenzölle in den Niederlanden selbst so wie im Verkehre mit den Niederländischen Besitzungen geniessen die Hansestädte durchaus keine Begünstigung.
- 7) Den Hanseatischen Schiffen wird der volle Betrag des Scheldezzolles zurückvergütet. — Die Einfuhr unter Hanseatischer Flagge unterliegt in jeder Beziehung der ganzen Strenge des Belgischen Differenzialsystemes.
- 8) Vgl. Bemerk. zu Tab. VI, No. 14.
- 9) Zwischen den Hansestädten und Frankreich ist zuletzt ein Handelsvertrag am 28. Sept. 1716 abgeschlossen worden, welcher unter andern den Hanseatischen Schiffen den Erlass des Tonnengeldes in Französischen Häfen bewilligte, ausgenommen im Falle der Cabotage zwischen Französischen Häfen. Dieser Vertrag ist jedoch (eben so wie die Handelsverträge zwischen Hamburg und Frankreich) ausser Geltung gekommen, ohne ausdrücklich gekündigt zu sein, und werden jetzt die Hanseatischen Schiffe und deren Ladungen, mit alleiniger Ausnahme des Einlaufens in Nothfällen, durchgängig auf den Fuss der gar nicht begünstigten Nationen behandelt, sind also sowohl für directe wie indirecte Fahrten dem vollen Betrage aller Schiffsabgaben und der Surtaxe unterworfen.
- 10) Der „Tractat wegen des Spanischen Commerci, gemacht zwischen der Königl. Maj. in Spanien und den Ehrb. Hansestädten v. 1607 u. 1648“ hat keine practische Bedeutung mehr. — Die Hanseatischen Schiffe und deren Ladungen sind in Spanien und dessen Colonien den zur Begünstigung der National-Flagge bestehenden Differenzialzöllen im ganzen Umfange unterworfen, aber hierin nicht schlechter gestellt als fast alle übrigen fremden Nationen.
- 11) Nach dem Portugiesischen Schiffahrtsgesetze v. 1841 sind von den Differenzial-Einfuhrzöllen die Einfuhren unter Hanseatischer Flagge nur dann befreiet, wenn sie aus Hanseatischen Erzeugnissen bestehen.
- 12) Laut ausgetauschter Declaration v. 27. Jan. 1846 (Anh. I, No. 23) ist der mit Sardinien abgeschlossene H. u. Sch.-Vertrag auf das Fürstenthum Monaco ausgedehnt worden. — Die Ladungen Hanseatischer Schiffe sind den bestehenden Differenzialzöllen unterworfen.
- 13) Da Toskana und der Kirchenstaat bei der Anordnung discriminirender Schiffsabgaben zugleich den Grundsatz einer liberalen Reciprocität aufgestellt haben, so dürften die Hanseatischen Schiffe in den Häfen dieser Staaten auf Gleichstellung mit der National-Flagge Anspruch machen können.
- 14) Im Königreiche beider Sicilien werden Hanseatische Schiffe und deren Ladungen bei der Einfuhr wie Ausfuhr von der ganzen Strenge des Differenzialzollsystems betroffen.
- 15) Vgl. im ersten Abschnitt XXI.
- 16) Der am 31. März 1843 zwischen den Hansestädten und Griechenland abgeschlossene H. u. Sch. Vertrag ist bis jetzt abseiten Hamburgs und Lübecks nicht ratificirt worden. Ausser **A.** bestehen factisch indess zwischen diesen Städten und Griechenland **D. G.** u. andere Bedingungen des genannten Vertrages.
- 17) Die Bestimmungen **A. D. G.** erstrecken sich gleichfalls auf die Häfen des Grossfürstenthums Finland.
- 18) Vgl. Bemerk. zu Tab. VIII, No. 24.
- 19) Zwischen der Republik Guatemala und den Hansestädten ist am 25. Juni 1847 ein Reciprocitäts-Handels- und Schiffahrts-Vertrag unterzeichnet worden, dessen Bestimmungen mit dem Verträge zwischen den Hansestädten und Venezuela im Wesentlichen ganz übereinstimmen. Die diesseitigen Ratificationen sind (Nov. 1847) noch nicht erfolgt.
- 20) Vgl. Bemerk. zu Tab. VI, No. 30.
- 21) Vgl. Bemerk. zu Tab. VIII, No. 37.

VIII. Bremen's Handels- und

(Die mit *) bezeichneten Verträge sind gemeinlich)

N ^o	Namen der Staaten.	Datum des Abschlusses.	Dauer des Vertrages.	Kündigungsfrist.	Hauptsächlicher Inhalt.	Wo abgedruckt.
1	Oesterreich ²⁾	Erkl. v. 9. Febr. u. 25. März 1839.		6 Monate.	A.	B. C. V. 1839. S. 119. H. u. Sch. V. S. 119. Anh. I, No. 3.
2	Preussen	V. v. 4. Octob. 1828.	bis 1. Jan. 1840 u. w.	12 Monate.	A. D. G.	B. C. V. 1828. S. 263. H. u. Sch. V. S. 17. Anh. I, 4.
3	Hannover ³⁾					
4	Oldenburg					
5	Mecklenburg-Schwerin					
6	Hamburg ⁴⁾					
7	Lübeck ⁴⁾	Erkl. v. 26. März u. 9. Apr. 1828.			A. D. G.	S. Bemerk.
9	Dänemark ⁵⁾	V. v. 5. Nov. 1835.	bis 1. Jan. 1846 u. w.	12 Monate.	A. D. G.	B. C. V. 1835, S. 216. H. u. Sch. V. S. 94. Anh. I, No. 9.
10	Schweden und Norwegen ⁶⁾	V. v. 1. Mai 1841.	bis 1. Juli 1846 u. w.	12 Monate.	A. D. G. K. Q.	B. C. V. 1841, S. 115. H. u. Sch. V. S. 96. Anh. I, No. 11.
11	Niederlande ⁷⁾	Erkl. v. 4. Febr. 1817 u. 26. März 1836.			A.	B. C. V. 1836, S. 105. H. u. Sch. V. S. 89. Anh. I, No. 14.
12	Belgien ⁸⁾	Erkl. v. 15. Mai 1832 u. 21. März 1836.			A.	B. C. V. 1836, S. 105. H. u. Sch. V. S. 89. Anh. I, No. 17.
13	Grossbritannien ⁹⁾	^{*)} V. v. 29. Sept. 1825 u. 3. Aug. 1841.	10 Jahre u. w.	12 Monate.	A. E. G.	B. C. V. 1841, S. 169. H. u. Sch. V. S. 1. Anh. I, No. 18, No. 19, No. 20.
14	Frankreich ¹⁰⁾	^{*)} Erkl. v. 15. Febr. 1843.			P.	S. d. V. 1843, S. 8. Anh. I, No. 21.
15	Spanien ¹¹⁾					
16	Portugal ¹²⁾					
17	Sardinien ¹³⁾	^{*)} V. v. 18. Juli 1844.	bis 6. Nov. 1854 u. w.	12 Monate.	A. O. P. R b.	S. d. V. 1844, S. 68. Anh. I, No. 22.
18	Toskana ¹⁴⁾					
19	Kirchenstaat ¹⁴⁾					
20	Neapel ¹⁵⁾					
21	Türkei ¹⁶⁾	^{*)} V. v. 18. Mai 1839 u. 7. Sept. 1841.			(C. J. K. N. Q.)	B. C. V. 1839, S. 195. 1841. S. 198. H. u. Sch. V. S. 60. Anh. I, No. 27, No. 28.
22	Griechenland	V. v. 12. Juni 1843.	bis 15. Dec. 1856 u. w.	12 Monate.	A. D. G. K. N. O. P. Q b.	S. d. V. 1847, S. ... Anh. I, No. 26.
23	Russland ¹⁷⁾	Erkl. v. 13. Jan. 1834 u. 27. Oct. 1845.			A. D. G.	H. u. Sch. V. S. 92. Anh. I, No. 31 No. 29.
24	Vereinigte Staaten v. A. ¹⁸⁾	^{*)} V. v. 20. Dec. 1827 u. 4. Jan. 1828..	12 Jahre u. w.	12 Monate.	A. D. G. K. L. Q b.	H. u. Sch. V. S. 9. Anh. I, No. 32.
25	Mexico	^{*)} V. v. 7. Apr. 1832.	12 Jahre u. w.	12 Monate.	C. J. Q b.	B. C. V. 1841, S. 179. H. u. Sch. V. S. 76. Anh. I, No. 33.
26	Central-America ¹⁹⁾					
27	Hayti	Erkl. v. 21. Oct. 1828 u. 20. Febr. 1829.			A. D. G.	H. u. Sch. V. S. 91. Anh. I, No. 34.
28	Neugranada					
29	Venezuela	^{*)} V. v. 27. Mai 1837.	bis 9. März 1850 u. w.	12 Monate.	A. D. G. K. L. N. P. Q b.	B. C. V. 1837. S. 275. H. u. Sch. V. S. 20. Anh. I, No. 35.
30	Brasilien ²⁰⁾					
31	Uruguay					
32	Buenos-Ayres					
33	Chili					
34	Bolivia					
35	Peru					
36	Ecuador					
37	China ²¹⁾					

Schiffahrts-Verträge (i. J. 1847).

(Nicht mit den beiden andern Hansestädten abgeschlossen. ¹⁾)

Erklärung der Zeichen.	Bemerkungen.
gegenseitige Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich aller Schiffsabgaben (wie Schiffszölle, Tonnengelder, Hafenabgaben, Lootsengebühren, Leuchtfeuerabgaben, Quarantainekosten, Berglohn u. a.), sowohl bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen, als auch bei Fahrten von fremden Plätzen.	B. C. V. = Bürger-Conventsverhandlungen 1831—46. — S. d. V. = Sammlung der Verordnungen und Proclamen des Senats der freien Hansestadt Bremen. — H. u. Sch. V. = Handels- und Schiffahrtsverträge der freien Hansestädte und Bremen's insbesondere. (Herausgeg. v. J. H. W. Smidt.) Bremen 1842.
gegenseitige Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich aller Schiffsabgaben (s. o.) bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen (und bei Ankunft in Ballast).	1) Die von den Hansestädten gemeinschaftlich abgeschlossenen Handels- und Schiffahrts-Verträge sind nicht solidarisch für alle drei Städte, sondern jeder dieser Verträge würde, wenn derselbe auch für eine oder zwei der Städte aufhörte, doch für diejenige Stadt, welche ihn nicht gekündigt hätte oder der er nicht gekündigt wäre, fortdauernde Geltung behalten.
gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Schiffe des andern Theils hinsichtlich der Schiffsabgaben auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.	2) Vgl. Bemerk. zu Tab. VI, No. 1.
gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle sowohl bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen als bei Fahrten von fremden Plätzen.	3) Wegen Bremerhafens ist zwischen Bremen und Hannover am 11. Jan. 1827 ein Staatsvertrag abgeschlossen (Marl. N. R. VII, 100), dessen Art. VIII, 5 bestimmt: „Die Bewohner des Königreichs Hannover so wie der Stadt Bremen und ihres Gebiets sollen hinsichtlich des Bremer Havens und der dazu gehörigen Anlagen — — und überhaupt bei Entrichtung von Handels-, Schiffahrts- und sonstigen Abgaben, gleiche Rechte und Verpflichtungen haben.“ — Im Uebrigen vgl. Bemerk. zu Tab. VI, No. 3.
gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen.	4) Vgl. Bemerk. zu Tab. VII, No. 6.
gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr der Landeserzeugnisse des andern Theils in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle.	5) Für die Fahrt durch den Sund und die Belte gehört Bremen zu den privilegierten Nationen.
geknüpft an die Bedingung der directen Einfuhr aus einem nationalen Hafen.	6) In Folge des Art. 7 des Vertrages sind die Bremischen Schiffe, welche nach Schwedischen Häfen gehen, mit den vorschriftsmässigen Schiffspapieren zu versehen.
gegenseitige Gleichstellung der Ausfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Ausgangs-Waarenzölle sowohl bei directer Fahrt nach einem nationalen Hafen als auch bei Fahrten nach fremden Plätzen.	7) Vgl. Bemerk. zu Tab. VII, No. 11.
gegenseitige Gleichstellung der Ausfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Ausgangs-Waarenzölle bei directer Fahrt nach einem nationalen Hafen.	8) Vgl. Bemerk. zu Tab. VII, No. 12.
gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Einfuhr und Ausfuhr in den Schiffen des andern Theils, sowohl bei directem als indirectem Verkehr, auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.	9) Vgl. Bemerk. zu Tab. VI, No. 13.
gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Einfuhr der Landesproducte und Fabrikate des andern Theils hinsichtlich der Zulassung und der Waarenzölle auf den Fuss der meistbegünstigten Nation;	10) Vgl. Bemerk. zu Tab. VII, No. 14.
geknüpft an die Bedingung eventueller entsprechender Zugeständnisse für den Fall künftiger Handelsverträge mit andern Staaten und der gewünschten Theilnahme an hieraus sich ergebenden neuen Handelsvortheilen.	11) Vgl. Bemerk. zu Tab. VII, No. 15.
gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Ausfuhr nach Häfen des andern Theils hinsichtlich der Ausgangs-zölle auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.	12) Vgl. Bemerk. zu Tab. VII, No. 16.
gegenseitige allgemeine Gestattung der Cabotage für die beiderseitigen Schiffe.	13) Vgl. Bemerk. zu Tab. VII, No. 17.
gegenseitige Zusicherung wegen Gestattung der Cabotage für Schiffe des andern Theils auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.	14) Vgl. Bemerk. zu Tab. VII, No. 18 u. 19.
gegenseitige Gestattung des Anlaufens verschiedener Häfen und theilweisen Löschens und Ladens daselbst (commerce d'échelle) für die beiderseitigen Schiffe.	15) Vgl. Bemerk. zu Tab. VII, No. 20.
gegenseitige Begünstigung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich der Schiffsabgaben beim Einlaufen eines Hafens in Nothfällen.	16) Vgl. im ersten Abschnitt XXI.
gegenseitige allgemeine Zusicherung, dass etwa später dritten Staaten für ihren Handel und Schiffahrt einzuräumende weitere Vortheile auch dem andern Theile zugestanden werden sollen.	17) Vgl. Bemerk. zu Tab. VII, No. 23.
s. oben zu K.	18) Als Hanseatisches Schiff soll für die Bestimmungen dieses Vertrages jedes gelten, welches ausschliessliches Eigenthum Hanseatischer Bürger und dessen Capitain gleichfalls Hanseatischer Bürger ist, und dessen Besatzung mindestens zu drei Viertheilen aus Angehörigen der Deutschen Bundesstaaten besteht.
gegenseitige allgemeine Zusicherung, dass etwa später dritten Staaten für ihre Schiffahrt einzuräumende weitere Vortheile auch dem andern Theile zugestanden werden sollen.	19) Vgl. Bemerk. zu Tab. VII, No. 26.
s. oben zu K.	20) Vgl. Bemerk. zu Tab. VI, No. 30.
	21) In Gemässheit der zwischen Grossbritannien und China abgeschlossenen Verträge, wonach die dem Britischen Handel eingeräumten Vergünstigungen auch den übrigen seefahrenden Nationen von selbst zu Theil werden sollen, werden Hanseatische Schiffe und deren Ladungen dort ganz nach dem Inhalt jener Verträge behandelt. Vgl. im ersten Abschn. XXXVII.

IX. Dänemark's¹⁾ Handels- und

(Die Verträge sind für die Herzogthümer)

Nr	Namen der Staaten.	Datum des Abschlusses.	Dauer des Vertrages.	Kündigungsfrist.	Hauptsächlicher Inhalt.	Wo abgedruckt.
1	Oesterreich	V. v. 12. Febr. 1834.	10 Jahre u. w.	12 Monate.	A. D. G. Q.	Schl. H. G. S. 1834. S. 40. K. Forord. XXI, 26. Mart. N. R. XV, 40.
2	Preussen ¹⁾	V. v. 17. Juni 1818 u. 26. Mai 1846.	bis 1. Juli 1851 u. w.	12 Monate.	A. D. G.	System. S. d. Verord. VII, 731. K. F. XXIV, 610.
3	Hannover ²⁾	V. v. 13. April 1844.	10 Jahre n. d. Ratif. u. w.	12 Monate.	C. I. K. L. N.	G. S. 1844. S. 536. K. F. XXIV, 277. Anh. II, No. 6.
4	Oldenburg	V. v. 31. März 1841.	bis 19. April 1851 u. w.	12 Monate.	A. D. G.	G. S. 1841. S. 99. K. F. XXIII, 373. Anh. III, No. 4. Murh. N. R. II, 7.
5	Mecklenburg-Schwerin ³⁾ ...	V. v. 25. Nov. 1845.	10 Jahre u. w.	12 Monate.	C. D. G. N. P.	G. S. 1846. S. K. F. XXIV, 496. Anh. IV, No. 5.
6	Hamburg ⁴⁾	V. v. 17. Mai 1768.	auf unbestimmte Zeit.		C. I. K. L. N. Q.	Anh. I, No. 7.
7	Lübeck	Erkl. v. 14. Octb. 1840.	bis 1. Jan. 1851 u. w.	12 Monate.	A. D. G.	G. S. 1840. S. 250. K. F. XXIII, 284. Anh. I, No. 8.
8	Bremen	Erkl. v. 5. Nov. 1835.	bis 1. Jan. 1846 u. w.	12 Monate.	A. D. G.	K. F. XXI, 223. Anh. I, No. 9. Mart. N. R. XVI, 72.
10	Schweden und Norwegen ⁵⁾	V. v. 2. Nov. 1826.	bis 1. Jan. 1837 u. w.	12 Monate.	A. D. G.	G. S. 1826. S. 238. Syst. S. VII, 740. K. F. XIX, 358.
11	Niederlande ⁶⁾	V. v. 15. Juni 1701 u. Erkl. v. 10. Juli 1817.			C.	Syst. S. VII, 564. Mart. N. R. III, 181.
12	Belgien ⁷⁾	V. v. 13. Juni 1841.	bis 6. August 1846 u. w.	12 Monate.	A. O. P.	G. S. 1841. S. 226. K. F. XXIII, 373.
13	Grossbritannien ⁸⁾	V. v. 16. Juni 1824.	10 Jahre u. w.	12 Monate.	A. E. F. G.	Syst. S. VII, 560. K. F. XIX, 114.
14	Frankreich ⁹⁾	V. v. 23. Aug. 1742 u. 9. Febr. 1842.	auf unbestimmte Zeit.		(Specielle Bestimmungen s. Bemerk.)	G. S. 1842. S. 492. Syst. S. VII, 563. K. F. XXIII, 537. Murh. N. R. III, 81.
15	Spanien ¹⁰⁾	(Erkl. v. 17. April 1792.)			C.	Mart. et Cussy Rec. II, 66.
16	Portugal	V. v. 26. Sept. 1766.	auf unbestimmte Zeit.		Q.	Syst. S. VII, 658.
17	Sardinien ¹¹⁾	V. v. 14. Aug. 1843.	10 Jahre n. d. Ratif. u. w.	12 Monate.	A. D. G. O. P. Q. b.	G. S. 1844. S. 135. K. F. XXIV, 493.
18	Toskana					
19	Kirchenstaat ¹²⁾	Erkl. v. 7. Aug. 1832.			A. D. G.	Mart. N. R. XVI, 4.
20	Neapel	V. v. 13. Jan. 1846.	10 Jahre n. d. Ratif. (Juni 1846) u. w.	12 Monate.	B. E. H. O. P. Q. b.	G. S. 1846. S. K. F. XXIV, 572.
21	Türkei	V. v. 1. Mai 1841.			(C. I. K. N. Q.)	G. S. 1842. S. 171. K. F. XXIII, 504.
22	Griechenland	V. v. 13. Decemb. 1843 u. 31. Octob. 1846.	bis 28. Dec. 1856 u. w.	12 Monate.	A. D. G. K. b. N.	Centralblatt 1847, S. 73. Hamb. Arch. I, 307.
23	Russland ¹³⁾	V. v. 8. Octob. 1782 u. 14. Oct. 1831.			C. I. K. N. Q.	Syst. S. VII, 660, 677. K. F. XX, 359. Mart. R. II, 284, N. R. IX, 537.
24	Vereinigte Staaten v. A. ...	V. v. 26. April 1826.	10 Jahre u. w.	12 Monate.	A. D. G. K. O. Q. b.	Syst. S. VII, 734. K. F. XIX, 321. M. et C. IV, 18.
25	Mexico ¹⁴⁾	V. v. 19. Juli 1827.			A. I. K.	G. S. 1833. S. 336. Syst. S. VII, 736. Mart. N. R. X, 4.
26	Central-America					
27	Hayti					
28	Neugranada					
29	Venezuela	V. v. 26. März 1838.	bis 28. Dec. 1848 u. w.	12 Monate.	A. D. G. N.	G. S. 1839. S. 400. K. F. XXII, 291. Mart. N. R. XV, 435.
30	Brasilien ¹⁵⁾					
31	Uruguay					
32	Buenos-Ayres					
33	Chili					
34	Bolivia					
35	Peru					
36	Ecuador					
37	China ¹⁶⁾					

Schiffahrts-Verträge (i. J. 1847).

(Schleswig und Holstein mit abgeschlossen.)

Erklärung der Zeichen.

- 1** gegenseitige Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich aller Schiffsabgaben (wie Schiffszölle, Tonnengelder, Hafenabgaben, Lootsengebühren, Leuchtfeuerabgaben, Quarantainekosten, Berglohn u. a.), sowohl bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen, als auch bei Fahrten von fremden Plätzen.
- 2** gegenseitige Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich aller Schiffsabgaben (s. o.) bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen (und bei Ankunft in Ballast).
- 3** gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Schiffe des andern Theils hinsichtlich der Schiffsabgaben auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- 4** gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle sowohl bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen als bei Fahrten von fremden Plätzen.
- 5** gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen.
- 6** gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr der Landeserzeugnisse des andern Theils in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle.
- 7** geknüpft an die Bedingung der directen Einfuhr aus einem nationalen Hafen.
- 8** gegenseitige Gleichstellung der Ausfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Ausgangs-Waarenzölle sowohl bei directer Fahrt nach einem nationalen Hafen als auch bei Fahrten nach fremden Plätzen.
- 9** gegenseitige Gleichstellung der Ausfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Ausgangs-Waarenzölle bei directer Fahrt nach einem nationalen Hafen.
- 10** gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Einfuhr und Ausfuhr in den Schiffen des andern Theils, sowohl bei directem als indirectem Verkehr, auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- 11** gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Einfuhr der Landesproducte und Fabrikate des andern Theils hinsichtlich der Zulassung und der Waarenzölle auf den Fuss der meistbegünstigten Nation;
- 12** geknüpft an die Bedingung eventueller entsprechender Zugeständnisse für den Fall künftiger Handelsverträge mit andern Staaten und der gewünschten Theilnahme an hieraus sich ergebenden neuen Handelsvorthellen.
- 13** gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Ausfuhr nach Hafen des andern Theils hinsichtlich der Ausgangs-zölle auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- 14** gegenseitige allgemeine Gestattung der Cabotage für die beiderseitigen Schiffe.
- 15** gegenseitige Zusicherung wegen Gestattung der Cabotage für Schiffe des andern Theils auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- 16** gegenseitige Gestattung des Anlaufens verschiedener Häfen und theilweisen Löschens und Ladens daselbst (commerce d'échelle) für die beiderseitigen Schiffe.
- 17** gegenseitige Begünstigung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich der Schiffsabgaben beim Einlaufen eines Hafens in Nothfällen.
- 18** gegenseitige allgemeine Zusicherung, dass etwa später dritten Staaten für ihren Handel und Schiffahrt einzuräumende weitere Vortheile auch dem andern Theile zugestanden werden sollen.
- 19** s. oben zu K.
- 20** gegenseitige allgemeine Zusicherung, dass etwa später dritten Staaten für ihre Schiffahrt einzuräumende weitere Vortheile auch dem andern Theile zugestanden werden sollen.
- 21** s. oben zu K.

Bemerkungen.

- [Schl. H.] C. S. = Chronologische Sammlung der Verordnungen und Verfügungen für die Herzogthümer Schleswig und Holstein. Kiel. 4. — Syst. S. = Systematische Sammlung der für die Herzogthümer Schleswig und Holstein erlassenen Verordnungen und Verfügungen. B. VII. Kiel 1834. 4. — K. F. = Kongelige Forordninger og aabne Breve &c. Udgivne af Kolderup-Rosenvinge. Kopenh. — Ctbl. = Centralblatt für Handel, Schiffahrt und Industrie für die Herzogthümer Schleswig, Holstein und Lauenburg. Kopenhagen. 1. Jhrg. 1847.
- 1) Wegen einiger speciellen Bestimmungen vgl. Bemerk. zu Tab. II, No. 9.
 - 2) Vgl. Bemerk. zu Tab. III, No. 9.
 - 3) Vgl. Bemerk. zu Tab. V, No. 9. — Art. 2 d. V. enthält noch die specielle Bestimmung, dass Dänische Schiffe zu Rostock und Warnemünde auf gleichen Fuss behandelt werden sollen, wie die Schiffe der Stadt Rostock, desgleichen sollen in Wismar die Dänischen Fischer gleiche Begünstigungen geniessen, wie die Fischer der Stadt selbst.
 - 4) Vgl. Bemerk. zu Tab. VI, No. 9.
 - 5) Die Bestimmung **D.** gilt nicht für die Einfuhr von Salz und die directe Importation Chinesischer Waaren. Art. 2 d. V.
 - 6) Die erneuerte Reciprocitäts-Declaration v. 21. Juli 1817 enthält die Zusicherung, dass die gegenseitigen Unterthanen in den beiderseitigen Colonien die Rechte der meistbegünstigten Nation geniessen sollen.
 - 7) Der Scheldezoll wird den Dänischen Schiffen von der Belgischen Regierung gleichfalls zurückvergütet.
 - 8) Hinsichtlich der Einfuhren, welche nicht unter **E.** und **F.** fallen, bestimmt Art. 4 d. V., dass sämtliche Gegenstände, welche gesetzlich [d. h. nach der Navigationsacte] in das Vereinigte Königreich eingeführt werden können, in Dänischen Schiffen eben so zugelassen werden sollen wie bei der Einfuhr unter Britischer Flagge. — Ueber den Verkehr mit den Britischen Colonien enthält der Vertrag keine Bestimmungen, durch einen Britischen Geheimerathsbefehl v. 1. Apr. 1835 ist jedoch verfügt worden, dass Dänische Schiffe aus ihren Landeshäfen in die Britischen Besitzungen die Erzeugnisse ihres Landes einführen, und aus jenen Besitzungen nach jedem nicht-britischen Platze beliebig exportiren können. — Hinsichtlich der Frachtfahrt von Britischen Häfen nach dem Britischen Ostindien gehört die Dänische Flagge nicht zu den begünstigten.
 - 9) Art. 2 des Vertrages v. 9. Febr. 1842, welcher als eine provisorische und additionelle Handels-Convention bezeichnet wird, bestimmt, dass Dänische Schiffe in Französischen Häfen und Französische Schiffe in Dänischen Häfen, sowohl bei directer wie indirecter Fahrt, keine höhere Tonnengelder zu entrichten haben sollen, als Dänische Schiffe in Dänischen Häfen. In Bezug hierauf ist dann durch Bekanntmachung des Generalzollkammer- und Commerz-Collegium v. 8. Octob. 1844 (Schl. H. G. S. 1844, S. 524) angezeigt worden: „Die Schiffsabgabe (droit de tonnage) von Dänischen Schiffen, welche in Französischen Häfen von irgend einem Hafen ankommen, wird auf 2 Fr. 10 Cent. pr. tonneau Französischen Maasses und zwar ohne die durch das Gesetz v. 25. Mai 1799 vorgeschriebene Zulage (Décime) bestimmt. — Eine besondere und alleinige Abgabe von 6 Cent. pr. tonneau soll in Frankreich von Dänischen Schiffen entrichtet werden: wenn sie aus Noth in einen Hafen einlaufen und mit derselben Ladung wieder abgehen; — wenn sie in einen Hafen einlaufen, um Erkundigungen einzuziehen, ohne jedoch Handelsgeschäfte zu machen; — von gestrandeten Schiffen, welche wieder in See gehen, sei es mit oder ohne Ladung; — von Schiffen, welche wegen Havarie einlaufen; — von Dampfschiffen, welche nur Posten, Reisende und ihre Bagage befördern ohne Handelsgeschäfte zu machen.
 - 10) Ein älterer Vertrag zwischen Spanien und Dänemark v. 3. Febr. 1645 (Syst. S. VII, 523) hat seine practische Bedeutung verloren. — Durch eine Spanische Verordnung v. 17. Apr. 1792 ist bestimmt worden, dass die Dänischen Schiffe in Spanischen Häfen wie Französische und Britische Schiffe zu behandeln seien. Siehe die Uebersicht der Spanischen Handelsverträge, Tab. XV, No. 9. — Demnach haben die Dänischen Schiffe darauf Anspruch, rücksichtlich der Schiffsabgaben mit der Nationalflagge gleichgestellt zu werden, da die Französischen Schiffe diese Vergünstigung geniessen.
 - 11) Ein Separat-Artikel enthält einen ganz ähnlichen Vorbehalt wie der Sep. A. zum Preussisch-Sardinischen Verträge, wegen der Differenzialzölle auf gewisse Einfuhren von Wein, Getraide und Olivenöl. — Durch Declaration v. 14. März 1845 ist der Vertrag auch auf das Fürstenthum Monaco ausgedehnt worden.
 - 12) In den Häfen des Kirchenstaats werden die Dänischen Schiffe in Gemässheit einer Pabstlichen Verordnung v. 28 Febr. 1833 gleich günstig wie die einheimische Flagge behandelt.
 - 13) Die erwähnten Verträge enthalten ausserdem eine lange Reihe specieller Bestimmungen.
 - 14) Ein additioneller Artikel bestimmt dass während 10 Jahre nach der Auswechslung der Ratificationen (21. Febr. 1829) statt **A.**: **C.** eintreten solle. Nach Ablauf von 10 Jahren sollen aber die Bestimmungen des Art. 4 d. V. vollständig in Kraft treten.
 - 15) Der am 26. Apr. 1828 zwischen Dänemark und Brasilien abgeschlossene Handels- und Schiffahrts-Vertrag ist zwar im J. 1839 erloschen; die Bestimmungen desselben (**C. I.**) bestehen jedoch provisorisch noch unverändert fort.
 - 16) Im Jahre 1845 ist von den Chinesischen Behörden die Zusicherung erteilt worden, dass die Dänischen Schiffe und Unterthanen im Verkehr mit China auf den Fuss der meistbegünstigten Nation behandelt werden sollen — Vergl. im ersten Abschnitt XXXVII.
 - 17) Zwischen Dänemark und den Hawaii-Inseln ist am 19. Octob. 1846 zu Honolulu ein Vertrag abgeschlossen worden. Den Dänischen Unterthanen und der Einfuhr Dänischer Erzeugnisse oder in Dänischen Schiffen werden in demselben die Rechte und Begünstigungen zugesichert, welche die meistbegünstigte Nation jetzt oder in Zukunft geniess. Bei den Waarenzöllen soll keine Veränderung früher in Kraft treten, als 12 Monate nach der Bekanntmachung.

X. Schweden u. Norwegen's Handels- und

(Die mit *) bezeichneten Declarationen beziehen sich auf)

Nr	Namen der Staaten.	Datum des Abschlusses.	Dauer des Vertrages.	Kündigungsfrist.	Hauptsächlicher Inhalt.	Wo abgedruckt.
1	Oesterreich	Erkl. v. 23. April 1831.	10 Jahre u. w.	12 Monate.	A. D. G.	(Sw. F. S. 1840. No. 3.) S. Tab. No. 10.
2	Preussen	V. v. 14. März 1827.	bis 1. April 1835 u. w.	12 Monate.	A. D. G.	Sw. F. S. 1827. No. . S. af L. II, 3. Mart. N. R. VII, 138.
3	Hannover	V. v. 16. März 1837.	bis 30. April 1847 u. w.	12 Monate.	A. D. G.	Sw. F. S. 1837. No. 21. S. af L. II, 46. Anh. II, 7. Mart. N. R. XIV, 214.
4	Oldenburg	Erkl. v. 1. April 1843.	5 Jahre u. w.	12 Monate.	A. D. G.	Sw. F. S. 1843. No. 22. S. af L. III, 38. Anh. III. 5. Mart. N. R. XVI, 8.
5	Mecklenburg-Schwerin ²⁾ ...	V. v. 10. Octob. 1846.	bis 1. Jan. 1852 u. w.	12 Monate.	A. D. G. K. P. Q.	Sw. F. S. 1846. No. 44. Anh. IV, 1.
6	Hamburg	V. v. 1. Mai 1841.	bis 1. Juli 1846 u. w.	12 Monate.	A. D. G. K. Q.	Sw. F. S. 1841. No. 29 u. 31. S. af L. III, 197. Anh. I, 10.
7	Lübeck ³⁾	⁴⁰²⁾ (Erkl. v. 3. und 4. März 1824.)			(A. D. G.) S. Bemerk.	
8	Bremen	V. v. 1. Mai 1841.	bis 1. Juli 1846 u. w.	12 Monate.	A. D. G. K. Q.	Sw. F. S. 1841. No. 29 u. 31. S. af L. III, 200. Anh. I, 11. Murh. II. 48.
9	Dänemark ⁴⁾	V. v. 2. Nov. 1826.	10 Jahre u. w.	12 Monate.	A. D. G.	Sw. F. S. 1827. No. .
11	Niederlande ⁵⁾	³⁾ Erkl. v. 16. Mai 1827 u. 30. Jan. 1828.			A.	(Sw. F. S. 1840. No. 3.)
12	Belgien ⁶⁾	⁷⁾ Erkl. v. 27. Juli 1837.			A.	Sw. F. S. 1833. S. 254.
13	Grossbritannien ⁷⁾	V. v. 6. Apr. 1826.	10 Jahre u. w.	12 Monate.	A. E. G. K. L.	Sw. F. S. 1826. No. . Mart. N. S. II. 453.
14	Frankreich					
15	Spanien ⁸⁾					
16	Portugal ⁸⁾					
17	Sardinien ⁹⁾	V. v. 28. Nov. 1839.	bis 18. Jan. 1850 u. w.	12 Monate.	A. D. G. P.	Sw. F. S. 1840. No. 11. S. af L. III, 108. Mart. N. R. XVI, 1026.
18	Toskana	V. v. 15. Octob. 1847.	10 Jahre u. w.	12 Monate.	A. D. G.	Gazetta di Firenze v. 28. Oct. 1847.
19	Kirchenstaat	V. v. 21. Juli 1839.		12 Monate.	A. D. G.	Sw. F. S. 1839. No. 18. S. af L. III, 79.
20	Neapel					
21	Türkei ¹⁰⁾	V. v. 31. Jan. 1840.			(C. I. K. N. Q.)	Sw. F. S. 1840. No. 28. S. af L. III, 116. Murh. N. R. I, 1.
22	Griechenland	V. v. 4. Dec. 1836 u. Add.-Art. v. 26. Juli 37.	10 Jahre n. d. Ratifu. w.		A. D. G. K. b. O. P.	Sw. F. S. 1838. No. 38. Mart. N. R. XV, 146.
23	Russland ¹¹⁾	V. v. 8. Mai 1838.	bis 20. Aug. 1848 u. w.	12 Monate.	A. D. G.	Sw. F. S. 1838. No. 34. S. af L. III, 151. Mart. N. R. XV, 580.
24	Vereinigte Staaten v. A.	V. v. 4. Juli 1827.	10 Jahre n. d. Ratifu. w.	12 Monate.	A. D. G. K. O. P.	Sw. F. S. 1828. No. . Mart. N. R. VII, 271.
25	Mexico					
26	Central-America					
27	Hayti					
28	Neugranada					
29	Venezuela	V. v. 23. April 1840.	bis 22. März 1851 u. w.	12 Monate.	A. D. G. Q. b.	Sw. F. S. 1841. No. 24. S. af L. III, 137. Murh. N. R. I, 49.
30	Brasilien ¹²⁾					
31	Uruguay					
32	Buenos-Ayres					
33	Chili					
34	Bolivia					
35	Peru					
36	Ecuador					
37	China ¹³⁾					

Schiffahrts-Verträge (i. J. 1847).

auf Schweden, — die mit ¹⁸⁴⁷) bezeichnete nur auf Norwegen.)

Erklärung der Zeichen.

- gegenseitige Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich aller Schiffsabgaben (wie Schiffszölle, Tonnengelder, Hafenabgaben, Lootsengebühren, Leuchfeuerabgaben, Quarantainekosten, Berglohn u. a.), sowohl bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen, als auch bei Fahrten von fremden Plätzen.
- gegenseitige Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich aller Schiffsabgaben (s. o.) bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen (und bei Ankunft in Ballast).
- gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Schiffe des andern Theils hinsichtlich der Schiffsabgaben auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle sowohl bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen, als bei Fahrten von fremden Plätzen.
- gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen.
- gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr der Landeserzeugnisse des andern Theils in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle.
- a: geknüpft an die Bedingung der directen Einfuhr aus einem nationalen Hafen.
- gegenseitige Gleichstellung der Ausfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Ausgangs-Waarenzölle sowohl bei directer Fahrt nach einem nationalen Hafen als auch bei Fahrten nach fremden Plätzen.
- gegenseitige Gleichstellung der Ausfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Ausgangs-Waarenzölle bei directer Fahrt nach einem nationalen Hafen.
- gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Einfuhr und Ausfuhr in den Schiffen des andern Theils, sowohl bei directem als indirectem Verkehr, auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- K: gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Einfuhr der Landesproducte und Fabrikate des andern Theils hinsichtlich der Zulassung und der Waarenzölle auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- b: geknüpft an die Bedingung eventueller entsprechender Zugeständnisse für den Fall künftiger Handelsverträge mit anderen Staaten und der gewünschten Theilnahme an hieraus sich ergebenden neuen Handelsvortheilen.
- gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Ausfuhr nach Hafen des andern Theils hinsichtlich der Ausgangszölle auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- gegenseitige allgemeine Gestattung der Cabotage für die beiderseitigen Schiffe.
- gegenseitige Zusicherung wegen Gestattung der Cabotage für Schiffe des andern Theils auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- gegenseitige Gestattung des Anlaufens verschiedener Häfen und theilweisen Löschens und Ladens daselbst (commerce d'échelle) für die beiderseitigen Schiffe.
- gegenseitige Begünstigung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich der Schiffsabgaben beim Einlaufen eines Hafens in Nothfällen.
- gegenseitige allgemeine Zusicherung, dass etwa später dritten Staaten für ihren Handel und Schiffahrt einzuräumende weitere Vortheile auch dem andern Theile zugestanden werden sollen.
- b: s. oben zu K.
- gegenseitige allgemeine Zusicherung, dass etwa später dritten Staaten für ihre Schiffahrt einzuräumende weitere Vortheile auch dem andern Theile zugestanden werden sollen.
- b: s. oben zu K.

Bemerkungen.

- Sw. F. S. = Swensk Författnings-Samling. Stockholm. 4. — S. af L. = Samling af Love, Tractater, etc. som siden 1814 ere ndkomne. Christiania.
- 1) Die eigentlichen Handels- und Schiffahrts-Verträge sind von den beiden vereinigten Königreichen gemeinschaftlich abgeschlossen. Die Behandlung der Flaggen derjenigen Staaten mit denen keine Verträge bestehen richtet sich nach den speciellen Anordnungen jedes der beiden Reiche (Vgl. im ersten Abschnitt Xa. und Xb. — Ueber die gegenseitigen Schiffahrtsbeziehungen zwischen Schweden und Norwegen vergl. ebenfalls im ersten Abschnitt Xa. und Xb.)
- 2) Die speciellen Begünstigungen und Bestimmungen in Betreff der Schiffe von Wismar, welche das Circulair des Commerz-Collegiums bisher erwähnte (vgl. Sw. F. S. 1846. No. 8, 3.) und die sich auf Verordnungen v. 27. Dec. 1803, 11. Octob. 1804 u. 19. Dec. 1835 begründeten, dürften durch den allgemeinen Handelsvertrag mit Mecklenburg ihre praktische Bedeutung verloren haben.
- 3) Die Schwedischen Schiffe unterliegen in den Lübeckischen Hafen den bestehenden Differenzialabgaben, nämlich einem erhöhten Lastgelde. Vgl. im ersten Abschnitt VII. — Zwischen Norwegen und Lübeck sind dagegen die bemerkten Reciprocitäts-Erklärungen v. 3. u. 24. März 1824 ausgetauscht worden. Vgl. Tab. VII, No. 10 und Bemerk. dazu.
- 4) Von der allgemeinen Bestimmung **D.** ist die Einfuhr von Salz und direct importirten Chinesischen Waaren ausgenommen. Die Schwedischen Böte, welche direct von Högenäs nach Dänemark mit Steinkohlen und mit Porzellan- und Fajanzerde gehen, sind dort von allen Abgaben frei, desgleichen die Dänischen Schiffe, die mit Ballast ankommen, um jene Artikel zu holen. — Hinsichtlich der Fahrt durch den Sund und die Belte gehören Schweden und Norwegen zu den begünstigten Nationen. Einen Vertrag über die Sundzoll-Verhältnisse haben Schweden und Norwegen mit Dänemark am 23. Aug. 1841 bis 14. Juni 1851 und weiter, mit dem Vorbehalt 12-monatlicher Kündigung, abgeschlossen. S. im ersten Abschnitt IX, S. 7.
- 5) In den betreffenden Schwedischen Erklärungen v. 16. Mai 1827 u. 30. Jan. 1828 werden der Niederländischen Flagge sowohl hinsichtlich der Schiffsabgaben wie auch der Einfuhr- und Ausfuhr-Waarenzölle gleiche Rechte wie den National-Schiffen zugestanden, so lange die in den Niederländischen Hafen getroffenen Anordnungen zu Gunsten der Schwedischen Handelsschiffe in Kraft verbleiben, diese Anordnungen beziehen sich aber nur auf Gleichstellung in Rücksicht der Schiffsabgaben. Die Waaren-Einfuhr in Schwedischen und Norwegischen Schiffen ist in den Niederlanden den bestehenden Differenzialzöllen unterworfen. — In Norwegen wird dieserhalb die Einfuhr und die Ausfuhr in Niederländischen Schiffen von einer Zollerhöhung um $\frac{1}{10}$ der Tarifsätze getroffen.
- 6) Den Schwedischen und Norwegischen Schiffen wird von der Belgischen Regierung ausser der Gleichstellung mit der National-Flagge hinsichtlich der Schiffsabgaben, auch die Rückvergütung des Scheldezolls bewilligt; in Rücksicht der Waarenzölle geniessen sie keine Begünstigung. Die Schwedische Erklärung v. 27. Juli 1833 dagegen bewilligt an Belgien Gleichstellung mit den Nationalschiffen, sowohl rücksichtlich der Schiffsabgaben wie der Waarenzölle.
- 7) Die Bestimmungen des Vertrages erstrecken sich gleichfalls auf die Colonien beider Staaten. — In Rücksicht des Verkehrs mit dem Britischen Ostindien werden durch Art. 8 d. V. der Schwedischen und der Norwegischen Flagge die Begünstigungen der meistbegünstigten Nation zugesichert. S. im ersten Abschn. XIV, S. 11.
- 8) Ohne dass desfallsige Uebereinkünfte bestehen, werden (laut Schwed. Erkl. v. 3. April 1822) Spanische Schiffe, wenn sie ihre Landeserzeugnisse importiren, und (laut einer Schwed. Erkl. v. 10. Nov. 1837) Portugiesische Schiffe, ohne diese Beschränkung, in den Schwedischen Häfen der National-Flagge gleichgestellt. Es ist dagegen nicht bekannt, dass Schwedische Schiffe in Spanien oder Portugal eine Begünstigung geniessen.
- 9) Ein Separat-Artikel enthält in Bezug auf **D.** einige Ausnahmen, welche mit denen zu Tab. II, No. 17 bemerkten übereinstimmen.
- 10) Einem früheren Verträge v. 15. Aug. 1827 zufolge werden Türkische Fahrzeuge in Schwedischen Häfen auf den Fuss der meistbegünstigten Nation behandelt. — Vgl. im ersten Abschnitte XXI.
- 11) Der Vertrag enthält ausserdem eine Reihe specieller Bestimmungen, namentlich in Betreff der Einfuhr von Salz, des Verkehrs mit Finland, der Ermässigung einzelner Tarifsätze u. a.
- 12) Eine Schwedische Verordnung v. 5. Nov. 1844 erklärt, dass die Brasilianischen Schiffe und ihre Ladungen in Schwedischen Häfen der National-Flagge ganz gleich behandelt werden sollen. Nach der Brasilianischen Handelsgesetzgebung (vgl. im ersten Abschn. XXX) ist dieserhalb Reciprocität anzunehmen, also **A. D. G.**
- 13) Mit China soll ein formeller Handelsvertrag abgeschlossen sein; derselbe wird mit dem Britisch-Chinesischen Handelsverträge seinem wesentlichen Inhalte nach übereinstimmen. Vgl. im ersten Abschnitt XXXVII u. Bemerk. zu Tab. XIII, No. 37.

XI. Der Niederlande Handels- und

Nr	Namen der Staaten.	Datum des Abschlusses.	Dauer des Vertrages.	Kündigungsfrist.	Hauptsächlicher Inhalt.	Wo abgedruckt.
1	Oesterreich				A.	S. Bemerk. zu Tab. I, No. 11.
2	Preussen ¹⁾	V. v. 3. Juni 1837.	bis 31. Dec. 1841 u. w.	12 Monate.	A. E. H. K. (R b.)	Staats-Blatt 1837. No. 32. Mart. N. R. XIV, 250.
3	Hannover	Erkl. v. 12. März 1817 u. 27. Juni 1826.			A.	Anh. II, No. 8.
4	Oldenburg	Erkl. v. 3. März 1817 u. 14. Sept. 1835.			A.	S. Bemerk. zu Tab. III, No. 11.
5	Mecklenburg-Schwerin					
6	Hamburg	Erkl. v. 3. Janr. 1817.			A.	Anh. I, No. 13.
7	Lübeck	Erkl. v. 19. Dec. 1816 u. 15. Jan. 1817.			A.	Anh. I, No. 13.
8	Bremen	Erkl. v. 4. Febr. 1817 u. 26. März 1836.			A.	Anh. I, No. 14. Murh. N. R. I, 569.
9	Dänemark ²⁾	V. v. 15. Juni 1701 u. 10. Juli 1817.			C.	Du Mont VII, P. 1, 32. v. Dijk No. 124 u. 125. Mart. N. R. III, 131.
10	Schweden und Norwegen ³⁾				A.	
12	Belgien ⁴⁾	V. v. 29. Juni 1846.	bis 1. Jan. 1854 u. w. (event. bis 1. Jan. 1852.)	12 Monate.	A. E. G. O. P. Q b.	St.-Bl. 1846. No. 51.
13	Grossbritannien ⁵⁾	V. v. 27. Octob. 1837.	10 Jahre u. w.	12 Monate.	B. E. H. K b. Q b.	St.-Bl. 1837. No. 64. Mart. N. R. XVI, 86.
14	Frankreich ⁶⁾	V. v. 25. Juli 1840.	3 Jahre u. w.	resp. 6 und 12 Monate.	(B.) E. G. K. O. P. Q b.	St.-Bl. 1841. No. 23. Murh. N. R. I, 216.
15	Spanien ⁷⁾					
16	Portugal					
17	Sardinien	V. v. 24. Jan. 1842.	bis 16. März 1848 u. w.	12 Monate.	A. P. R b.	St.-Bl. 1842. No. 13. Murh. N. R. III, 57.
18	Toskana					
19	Kirchenstaat					
20	Neapel					
21	Türkei ⁸⁾	V. v. 14. März 1840.			(C. I. K. N. Q.)	St.-Bl. 1840. No. 69. v. Dijk No. 287.
22	Griechenland	V. v. 10. Febr. 1843.	bis 15. Juni 1852 u. w.	12 Monate.	A. E. H. K. O. P. Q b.	St.-Bl. 1843. No. 34. Murh. N. R. V, 24.
23	Russland ⁹⁾	V. v. 1. Sept. 1846.	bis 10. Oct. 1854 u. w.	12 Monate.	A. E. H. K. O. P. Q b.	St.-Bl. 1846. No. 62. Hand.-Arch. I, 32.
24	Vereinigte Staaten v. A. ¹⁰⁾	V. v. 18. Jan. 1839.	bis 4. Juli 1840 u. w.	12 Monate.	B. E. H.	St.-Bl. 1839. No. 29. Mart. N. R. XVI, 404.
25	Mexico ¹¹⁾	V. v. 15. Juni 1827.	bis 21. April 1840 u. w.		(A.) I. K.	St.-Bl. 1828. No. 27. Mart. N. R. VII, 230.
26	Central-America					
27	Hayti					
28	Neugranada ¹¹⁾	V. v. 1. Mai 1829.	bis 15. Febr. 1842 u. w.	12 Monate.	C. I. K. L. P.	St.-Bl. 1830. No. 6. Mart. N. S. I, 691, II, 520.
29	Venezuela ¹¹⁾	V. v. 1. Mai 1829.	bis 15. Febr. 1842 u. w.	12 Monate.	C. I. K. L. P.	St.-Bl. 1830. No. 6. Mart. N. S. I, 691, II, 520.
30	Brasilien					
31	Uruguay					
32	Buenos-Ayres					
33	Chili					
34	Bolivia					
35	Peru					
36	Ecuador ¹¹⁾	V. v. 1. Mai 1829.	bis 15. Febr. 1842 u. w.	12 Monate.	C. I. K. L. P.	St.-Bl. 1830. No. 6. Mart. N. S. I, 691, II, 520.
37	China ¹²⁾					

Schiffahrts-Verträge (i. J. 1847).

Erklärung der Zeichen.

- 1:** gegenseitige Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich aller Schiffsabgaben (wie Schiffszölle, Tonnengelder, Hafenabgaben, Lootsengebühren, Leuchtfeuerabgaben, Quarantainekosten, Berglohn u. a.), sowohl bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen, als auch bei Fahrten von fremden Plätzen.
- 1:** gegenseitige Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich aller Schiffsabgaben (s. o.) bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen (und bei Ankunft in Ballast).
- 1:** gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Schiffe des andern Theils hinsichtlich der Schiffsabgaben auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- 1:** gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle sowohl bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen als bei Fahrten von fremden Plätzen.
- 1:** gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen.
- 1:** gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr der Landeserzeugnisse des andern Theils in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle.
- a:** geknüpft an die Bedingung der directen Einfuhr aus einem nationalen Hafen.
- 1:** gegenseitige Gleichstellung der Ausfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Ausgangs-Waarenzölle sowohl bei directer Fahrt nach einem nationalen Hafen als auch bei Fahrten nach fremden Plätzen.
- 1:** gegenseitige Gleichstellung der Ausfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Ausgangs-Waarenzölle bei directer Fahrt nach einem nationalen Hafen.
- 1:** gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Einfuhr und Ausfuhr in den Schiffen des andern Theils, sowohl bei directem als indirectem Verkehr, auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- 1:** gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Einfuhr der Landesproducte und Fabrikate des andern Theils hinsichtlich der Zulassung und der Waarenzölle auf den Fuss der meistbegünstigten Nation;
- b:** geknüpft an die Bedingung eventueller entsprechender Zugeständnisse für den Fall künftiger Handelsverträge mit andern Staaten und der gewünschten Theilnahme an hieraus sich ergebenden neuen Handelsvorthellen.
- 1:** gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Ausfuhr nach Hafen des andern Theils hinsichtlich der Ausgangs-zölle auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- 1:** gegenseitige allgemeine Gestattung der Cabotage für die beiderseitigen Schiffe.
- 1:** gegenseitige Zusicherung wegen Gestattung der Cabotage für Schiffe des andern Theils auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- 1:** gegenseitige Gestattung des Anlaufens verschiedener Häfen und theilweisen Löschens und Ladens daselbst (commerce d'échelle) für die beiderseitigen Schiffe.
- 1:** gegenseitige Begünstigung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich der Schiffsabgaben beim Einlaufen eines Hafens in Nothfällen.
- 1:** gegenseitige allgemeine Zusicherung, dass etwa später dritten Staaten für ihren Handel und Schiffahrt einzuräumende weitere Vorthelle auch dem andern Theile zugestanden werden sollen.
- b:** s. oben zu K.
- 1:** gegenseitige allgemeine Zusicherung, dass etwa später dritten Staaten für ihre Schiffahrt einzuräumende weitere Vorthelle auch dem andern Theile zugestanden werden sollen.
- b:** s. oben zu K.

Bemerkungen.

- St.-Bl. = Staatsbladen van het koninkrijk der Nederlanden. — Vgl. auch: Repertoire historique des traités conclus par la Hollande depuis 1789 jusqu'à nos jours par H. A. van Dijk. Utrecht 1846.
- 1) Die in dem Verträge v. 3. Juni 1837 ursprünglich mitenthaltene Bestimmung **R b.** ist weggefallen, da der betreffende Artikel jenes Vertrages mit dem Abschlusse des Vertrages vom 2. Januar 1839 ausser Kraft getreten und seit Kündigung des letzteren nicht wieder zur Geltung gekommen ist.
 - 2) Hinsichtlich der Fahrt durch den Sund und die Belte gehören die Niederlande zu den privilegierten Nationen. Auch ist durch den erneuerten Vertrag v. 1817 bestimmt, dass die Niederlande in den Dänischen Besitzungen auf den Fuss der meistbegünstigten Nation behandelt werden sollen.
 - 3) In Schweden werden die Niederländischen Schiffe und deren Ladungen gleich günstig wie die National-Flagge behandelt. (Vgl. Circulaire des Commerz-Collegiums zu Stockholm und Bemerk. zu Tab. X, No. 11.). In Norwegen sind die Niederländischen Schiffe hinsichtlich der Schiffsabgaben den Norwegischen Schiffen gleichgestellt, die Einfuhr und Ausfuhr unter Niederländischer Flagge unterliegt aber einem Zollaufschlage von 10 pCt. auf den tarifmassigen Zollbetrag. S. im ersten Abschnitt, X b.
 - 4) Specielle Begünstigungen, welche in Erwiderung von besonderen Concessionen (s. Bem. zu Tab. XII, 11.) dem Niederländischen Handel durch diesen Vertrag zu Theil werden sind hauptsächlich: zu dem im Belgischen Tarif bestimmten Zollsatz für die directe Einfuhr unter nationaler Flagge aus den Productionsländern (also statt pr. 100 Ko. Fr. 15.50 c.: 9.99.), sollen aus den Niederlanden zugelassen werden: ein jährliches Quantum von 7 Millionen Ko. Caffee, Product der Niederländischen Besitzungen in Ostindien ferner ein jährliches Quantum von 120,000 Ko. Blattertaback, aussereuropäischen Ursprungs. Ausserdem sind noch die Differenzialzollsätze des Belgischen Tarifs in manchen andern Beziehungen für die Einfuhr aus den Niederlanden modificirt.
 - 5) In Betreff der beiderseitigen Besitzungen in Ostindien ist zwischen den Niederlanden und Grossbritannien am 17. März 1824 auf unbestimmte Dauer ein Vertrag abgeschlossen. Hiernach sollen die Niederländischen Unterthanen im ganzen Britischen Ostindien auf den Fuss der meistbegünstigten Nation zugelassen werden, und Waaren, welche von Niederländischen Unterthanen ein- oder ausgeführt werden, in keinem Falle höheren Abgaben unterliegen als dem Doppelten von dem was die eigenen Staatsangehörigen zu entrichten haben würden. Durch Art. 12 dieses Vertrages hat Grossbritannien sich verpflichtet, keine Britischen Niederlassungen auf den Inseln von Battam, Bintang, Lingin oder irgend einer der andern Inseln südlich von den Strassen von Sincapore zu gründen, noch auch Britischer Seits irgend einen Vertrag mit den Hauptlingen dieser Inseln abzuschliessen.
 - 6) Art. 2 bestimmt, dass Niederländische Schiffe, welche in Ballast irgendwoher und mit Ladung direct aus einem Niederländischen Hafen kommen, in Französischen Häfen keinem höheren Tonnengelde unterworfen sein sollen, als die Französischen Schiffe in Niederländischen Häfen, welcher Betrag auf Fr. 1.05 pr. Tonne (für das ganze Jahr) festgestellt ist. Schiffe die in Ballast ankommen und wieder abgehen, sind frei von der Entrichtung von Tonnengeldern. Hinsichtlich der übrigen Schiffsabgaben ist die Niederländische Flagge in Frankreich den National-Schiffen gleichgestellt. Art. 9 bestimmt die gegenseitige Zulassung der Unterthanen, Schiffe und Erzeugnisse des andern Theils in den beiderseitigen Colonien auf den Fuss der meistbegünstigten Nation. — Ausserdem enthält der Vertrag noch mehrfache specielle Bestimmungen wegen gegenseitiger Tarif-Ermässigungen.
 - 7) Vgl. Uebersicht XV, No. 11.
 - 8) Vgl. im ersten Abschnitt XXI.
 - 9) Einige Separat-Artikel zu dem Verträge, gleichzeitig mit diesem unterzeichnet, enthalten verschiedene, jedoch nicht sehr erhebliche Vorbehalte in Rücksicht der gegenseitigen Concessionen.
 - 10) Durch eine specielle Anordnung der Vereinigten Staaten (vergl. im ersten Abschnitt XXIV.) ist anerkannt worden, dass Caffee, das Erzeugniss der Niederländischen Besitzungen, direct aus Niederländischen Häfen in Niederländischen, Amerikanischen oder sonst vertragsmässig diesen gleichgestellten Schiffen eingeführt, in den Vereinigten Staaten eben so behandelt wird, als die directe Einfuhr aus den Productionsländern. — Mit der jetzt mit den Vereinigten Staaten verbundenen Republik Texas hatten die Niederlande am 18. Sept. 1840 einen besonderen Handels- und Schiffahrtsvertrag geschlossen, auf die Dauer von 8 Jahren und weiter, mit dem Vorbehalt 12monatlicher Kündigung. Staatsblad 1841, No. 21. Murh. N. R. I, 374.
 - 11) In der im Jahre 1845 den General-Staaten vorgelegten Lijst van Handels- en Scheepvaarts-Tractaten zwischen Nederland en andere Landen en Rijken, met vermelding van derselven vornamen inhand etc. finden sich Mexico und die jetzt getrennten Staaten der früheren Republik Colombia nicht mit erwähnt. — Ein Additional-Artikel zum Verträge mit Mexico bestimmte, dass für die Dauer von 10 Jahren nach Auswechslung der Ratificationen (21. April 1828) in Mexico statt **A.: C.** eintreten dürfe. — Abseiten der Republik Venezuela ist durch Decret vom 15. Juni 1831 die fortdauernde Gültigkeit des Vertrags zwischen Colombia und den Niederlanden ausdrücklich anerkannt worden. (Cuerpo de leyes etc. de Venezuela II, 145.)
 - 12) Vgl. im ersten Abschnitt XXXVII.
 - 13) Ausser den in der Tabelle erwähnten ist noch mit der Schweiz, am 21. Sept. 1840 (Staatsblad 1841, No. 3. Murh. N. R. I, 384) ein Handels-Vertrag abgeschlossen bis Ende 1841 und weiter, mit dem Vorbehalt einer (resp. 6- und) 12-monatlicher Kündigung. Die Niederlande machen sich verbindlich, die Schweizer Erzeugnisse in den Niederländischen Colonien zu gleich vortheilhaften Bedingungen wie die der meistbegünstigten Europäischen Nation zuzulassen; — die Schweiz dagegen verpflichtet sich, die bestehenden Zölle für die Einfuhr aus den Niederlanden nicht zu erhöhen. — Schliesslich ist noch zu erwähnen, dass ausser den Chinesen die Niederländer die einzige fremde Nation sind, welche in Japan zum commerziellen Verkehr zugelassen werden.

XII. Belgien's Handels- und

Nr	Namen der Staaten.	Datum des Abschlusses.	Dauer des Vertrages.	Kündigungsfrist.	Hauptsächlicher Inhalt.	Wo abgedruckt.
1	Oesterreich	V. v. 25. Octob. 1841.	bis 7. Jan. 1848 u. w.	12 Monate.	A.	Murh. N. R. II, 266.
2	Preussen ¹⁾	V. v. 1. Sept. 1844.	bis 1. Jan. 1851 u. w.	6 Monate.	A. E. G. O. P. Rb.	M. c. XIV, 5, 225.
3	Hannover ²⁾	V. v. 15. Jan. 1842.	bis 25. Febr. 1848 u. w.	12 Monate.	A. N. O. Rb.	Anh. II, No. 8. Murh. N. R. III, 34.
4	Oldenburg	Erkl. v. 10. Janr. 1840.			A.	Anh. III, No. 7.
5	Mecklenburg-Schwerin	Erkl. v. 8. Juli 1837.			A.	Anh. IV, No. 7.
6	Hamburg	Erkl. v. 18. Juli u. 18. Aug. 1832.			A.	Anh. I, No. 15.
7	Lübeck	Erkl. v. 28. Febr. 1835.			A.	Anh. I, No. 16.
8	Bremen	Erkl. v. 15. Mai 1832 u. 21. März 1836.			A.	Anh. I, No. 17. Murh. N. R. I, 370.
9	Dänemark ³⁾	V. v. 15. Juni 1701 u. 10. Juli 1817.			C.	Cloq. R. 180.
10	Schweden und Norwegen ⁴⁾					
11	Niederlande ⁵⁾	V. v. 29. Juli 1846.	bis 1. Jan. 1854, u. w. (event. 1. Jan. 1852.)	12 Monate.	A. E. G. O. P. Qb.	M. c. XXI, 66.
13	Grossbritannien					
14	Frankreich ⁶⁾					
15	Spanien ⁷⁾					
16	Portugal					
17	Sardinien	V. v. 10. Octob. 1838.	6 Jahre n.d. Ratif. u. w.	12 Monate.	A. O.	Cloq. R. 201. M. c. I, 198. Mart. N. R. XV, 747.
18	Toskana ⁸⁾				(A.)	
19	Kirchenstaat	Erkl. v. 7. u. 11. April 1840.		12 Monate.	A. O.	Murh. N. R. I, 40.
20	Neapel					
21	Türkei ⁹⁾	V. v. 3. Aug. 1838 u. 30. April 1840.			(C. I. K. N. Q.)	Cloq. R. 195. M. c. I, 195. Mart. N. XVI, 958. M. c. IV, 194. Murh. I, 371.
22	Griechenland	V. v. 13. Sept. 1840.	6 Jahre n.d. Ratif. u. w.	12 Monate.	A. E. G. K. O. P. Qb.	M. c. V, 212. Murh. I, 362.
23	Russland					
24	Vereinigte Staaten v. A.	V. v. 10. Nov. 1845.	bis 30. März 1856 u. w.	12 Monate.	A. E. G. K. N. P. Qb.	M. c. XXI, 55.
25	Mexico ¹⁰⁾	V. v. 15. Juni 1827.			(A.) I. K.	Cloq. R. 187.
26	Central-America					
27	Hayti					
28	Neugranada	V. v. 1. Mai 1829.	12 Jahre n.d. Ratif. u. w.	12 Monate.	C. I. K. L. P.	Cloq. R. 192. Mart. N. S. I, 691 II, 520.
29	Venezuela	V. v. 1. Mai 1829.	12 Jahre n.d. Ratif. u. w.	12 Monate.	C. I. K. L. P.	Cloq. R. 192. Mart. N. S. I, 691 II, 520.
30	Brasilien ¹¹⁾					
31	Uruguay					
32	Buenos-Ayres					
33	Chili					
34	Bolivia					
35	Peru					
36	Ecuador	V. v. 1. Mai 1829.	12 Jahre n.d. Ratif. u. w.	12 Monate.	C. I. K. L. P.	Cloq. R. 192. Mart. N. S. I, 691 II, 520.
37	China ¹²⁾					

Schiffahrts-Verträge (i. J. 1847).

Erklärung der Zeichen.

- A:** gegenseitige Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich aller Schiffsabgaben (wie Schiffszölle, Tonnengelder, Hafenabgaben, Lootsengebühren, Leuchtfeuerabgaben, Quarantainekosten, Berglohn u. a.), sowohl bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen, als auch bei Fahrten von fremden Plätzen.
- B:** gegenseitige Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich aller Schiffsabgaben (s. o.) bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen (und bei Ankunft in Ballast).
- C:** gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Schiffe des andern Theils hinsichtlich der Schiffsabgaben auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- D:** gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle sowohl bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen als bei Fahrten von fremden Plätzen.
- E:** gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen.
- F:** gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr der Landeserzeugnisse des andern Theils in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle.
- a:** geknüpft an die Bedingung der directen Einfuhr aus einem nationalen Hafen.
- G:** gegenseitige Gleichstellung der Ausfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Ausgangs-Waarenzölle sowohl bei directer Fahrt nach einem nationalen Hafen als auch bei Fahrten nach fremden Plätzen.
- H:** gegenseitige Gleichstellung der Ausfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Ausgangs-Waarenzölle bei directer Fahrt nach einem nationalen Hafen.
- I:** gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Einfuhr und Ausfuhr in den Schiffen des andern Theils, sowohl bei directem als indirectem Verkehr, auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- K:** gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Einfuhr der Landesproducte und Fabrikate des andern Theils hinsichtlich der Zulassung und der Waarenzölle auf den Fuss der meistbegünstigten Nation;
- b:** geknüpft an die Bedingung eventueller entsprechender Zugeständnisse für den Fall künftiger Handelsverträge mit andern Staaten und der gewünschten Theilnahme an hieraus sich ergebenden neuen Handelsvortheilen.
- L:** gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Ausfuhr nach Hafen des andern Theils hinsichtlich der Ausgangszölle auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- M:** gegenseitige allgemeine Gestattung der Cabotage für die beiderseitigen Schiffe.
- N:** gegenseitige Zusicherung wegen Gestattung der Cabotage für Schiffe des andern Theils auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- O:** gegenseitige Gestattung des Anlaufens verschiedener Hafen und theilweisen Löschens und Ladens daselbst (commerce d'échelle) für die beiderseitigen Schiffe.
- P:** gegenseitige Begünstigung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich der Schiffsabgaben beim Einlaufen eines Hafens in Nothfällen.
- Q:** gegenseitige allgemeine Zusicherung, dass etwa später dritten Staaten für ihren Handel und Schiffahrt einzuräumende weitere Vortheile auch dem andern Theile zugestanden werden sollen.
- b:** s. oben zu K.
- R:** gegenseitige allgemeine Zusicherung, dass etwa später dritten Staaten für ihre Schiffahrt einzuräumende weitere Vortheile auch dem andern Theile zugestanden werden sollen.
- b:** s. oben zu K.

Bemerkungen.

M. C. = Le moniteur commercial, recueil périodique de documents officiels, de renseignements, de pièces inédites, d'avis et faits divers de Belgique et de l'Étranger, concernant le commerce, la navigation et l'industrie T. 1—24. Anvers 1839—47. Cloq. R. = Martial Cloquet. Recueil de lois maritimes et commerciales, d'actes et traités de commerce. Bruxelles 1840.

- 1) S. d. Bemerk. zu Tab. II, No. 12. — Der Vertrag ist nicht mit Preussen allein, sondern mit den Zollvereinsstaaten abgeschlossen. — Die abseiten des Zollvereins für indirecte Einfuhr in Belgischen Schiffen bestimmte Differenzialabgabe ist statt der sonstigen ausserordentlichen Flaggenabgabe (vgl. im ersten Abschnitt II) wie folgt normirt:

	beim Eingange	beim Ausgange
bei Schiffen mit Ladung	1 fr — Sgr.	— fr 15 Sgr.
„ „ bis $\frac{1}{2}$ ihrer Trächtigkeit beladen. — „ 15 „	— „ 15 „	— „ 7 $\frac{1}{2}$ „
„ „ in Ballast	— „ — „	— „ — „

Belgische Schiffe, welche mit Belgischen Erzeugnissen direct von der Maas kommen, sollen angesehen werden, als kämen sie aus einem nationalen Hafen.

- 2) S. d. Bemerk. zu Tab. III, No. 12. Belgische Schiffe und deren Ladungen sollen hinsichtlich des Betrages und der Erhebung des Brunshäuser Zolles auf gleichen Fuss wie die meistbegünstigte Nation (mit Ausnahme von Hamburg) behandelt werden. Für gewisse Waaren Belgischen Ursprungs (raff. Zucker, Waffen, Glaswaaren &c.) bei Einfuhr in Belgischen oder sonstigen privilegierten Schiffen, soll nur die Hälfte des tarifmässigen Brunshäuser Zolles entrichtet werden.
- 3) Die Berechtigung Belgiens in Rücksicht des Sundzolles begründet sich auf den 1817 von dem damals noch vereinigten Königreiche der Niederlande mit Dänemark erneuerten Vertrag. (S. Tab. XI, No. 9.) Vgl. die Circulaire des Dänischen Gen. Zollkammer- und Commerz-Collegiums v. 18. Juni und 29. Octob. 1833. Mart. N. R. XV, 25.
- 4) Nach dem Circulair des Commerz-Collegiums zu Stockholm (S. im ersten Abschnitt X a.) und Bemerk. zu Tab. X, No. 12 werden Belgische Schiffe und deren Ladungen in Schwedischen Hafen gleichgünstig wie die National-Flagge behandelt. Auch in Norwegen gehört Belgien zu den privilegierten Nationen. (S. im ersten Abschnitt X b.)
- 5) Die Verhältnisse des Verkehrs auf den beiden Staaten gemeinschaftlichen Flüssen u. w. d. g. sind durch den früheren Vertrag vom 5. Nov. 1842 (M. c. VII, 47) regulirt worden. — Durch den Vertrag von 1846 hat Belgien unter andern die specielle Befugniß erlangt, aus den Niederländischen Besitzungen in Ostindien eine Quantität von 8000 Tonnen Colonialwaaren in Belgischen Schiffen nach Belgien auszuführen, zu gleichen Ausfuhrzöllen wie die Ausfuhr in Niederländischen Schiffen nach den Niederlanden geschieht mit einem Zollaufschlag von 11 pCt. Stuhlrohr und Sapanholz werden bei jener Quantität nicht mit eingerechnet, obschon sie an der Zollvergünstigung mit Theil nehmen. — Ausserdem enthält der Vertrag die allgemeine Zusicherung, dass die Unterthanen und der Handel Belgiens in dem Niederländischen Ostindien stets auf den Fuss der meistbegünstigten Nation behandelt werden sollen. Vgl. Bemerk. zu Tab. XI, No. 12.
- 6) Zwischen Belgien und Frankreich ward am 22. Sept. 1838 ein umfassender Handels- und Schiffahrts-Vertrag abgeschlossen. (Moniteur commercial I, 192. Cloq. Rec. S. 199.) In Betreff der Schiffsabgaben Belgischer Schiffe in Französischen Häfen war die Vereinbarung dahin getroffen, dass selbige zu dem Betrage normirt werden sollen, den Französische Schiffe in Belgischen Häfen zu entrichten haben. Ausserdem bestimmte der Vertrag **E. G. P. Q. b.** Die Ratification dieses auf 10 Jahre und weiter, mit dem Vorbehalt 12monatlicher Kündigung, abgeschlossenen Vertrages ist jedoch abseiten Frankreichs nicht erfolgt. Ein späterer ratificirter Vertrag zwischen Belgien und Frankreich, vom 13. Dec. 1845 (M. c. XXI, 52) betrifft hauptsächlich die Tarifsätze für gewisse Fabrikate. Von Schiffahrtsbeziehungen ist darin nur bestimmt, dass die beiderseitigen Paketböte, welche nur Briefe und Passagiere transportiren, in den gegenseitigen Häfen die Begünstigung der nationalen Flagge geniessen sollen.
- 7) Ein Handelsvertrag mit Spanien, der mehrere specielle Bestimmungen, namentlich hinsichtlich einer Reduction der Eingangszölle für Belgisches Leinen enthielt, ist am 25. Oct. 1842 abgeschlossen worden (M. c. VII, 17. Murh. N. R. IV, 667), wegen nicht erfolgter Ratification abseiten Spaniens jedoch nicht zur Ausführung gekommen. Vgl. Uebersichts-Tabelle XV, No. 12.
- 8) Einer Toskanischen Bekanntmachung vom 29. April 1847 zufolge, sollen während der obschwebenden Verhandlungen über einen Handels- und Schiffahrtsvertrag Belgische Schiffe und deren Ladungen bis auf Weiteres der National-Flagge gleichgestellt werden.
- 9) Vgl. im ersten Abschnitt XXI.
- 10) Vgl. Bemerk. zu Tab. XI, N. 25.
- 11) Eine Belgische Verordnung v. 7. Juni 1847 (Hand. Arch. II, 19) verfügt: „In Erwägung des Art. 6 des Gesetzes vom 21. Juli 1844 über die Differenzialzölle; — in Betracht, dass die Belgische Flagge in Brasilien weder andern noch höhern Abgaben als die National-Flagge unterworfen ist; die Erzeugnisse Brasiliens, welche aus diesem Lande, unter Flagge desselben direct zur See eingeführt werden, sollen zu den für die Einfuhren unter Belgischer Flagge festgesetzten Abgaben zugelassen werden.“

XIII. Grossbritannien's Handels- und

N ^o	Namen der Staaten.	Datum des Abschlusses.	Dauer des Vertrages.	Kündigungsfrist.	Hauptsächlicher Inhalt.	Wo abgedruckt.
1	Oesterreich ¹⁾	V. v. 3. Juli 1838.	bis 31. Dec. 1848 u. w.	12 Monate.	A. E. F. G. Qb.	Herts. V, I. Mart. N. R. XV, 626.
2	Preussen ²⁾	V. v. 2. April 1824.	10 Jahre u. w.	12 Monate.	A. E. F. G.	Herts. III, 353. Mart. N. S. I, 64.
3	Hannover ³⁾	V. v. 22. Juli 1844.	bis 1. Jan. 1854 u. w.	12 Monate.	A. F. G. Qb.	Parliamentary pap. 1844. Anh. No. 10.
4	Oldenburg ⁴⁾	V. v. 4. April 1844.	bis 1. Jan. 1848, event. bis 1. Jan. 1854 u. w.	resp. 6 und 12 Monate.	A. F. G.	Herts. VI, 583. Anh. III, No. 7.
5	Mecklenburg-Schwerin ⁵⁾ ...	V. v. 1. Mai 1844.	bis 1. Jan. 1848 event. bis 1. Jan. 1854 u. w.	resp. 6 und 12 Monate.	A. F. G.	Parliam. pap. 1844. Anh. IV, No. 3.
6	Hamburg ⁶⁾	V. v. 29. Sept. 1825 u. 3. Aug. 1841.	10 Jahre u. w.	12 Monate.	A. E. G.	Herts. III, 226, VI, 517. Anh. I, No. 18, 19, 20. Mart. N. S. II, 445. Murh. II, 143.
7	Lübeck ⁶⁾	V. v. 29. Sept. 1825 u. 3. Aug. 1841.	10 Jahre u. w.	12 Monate.	A. E. G.	Herts. III, 226, VI, 517. Anh. I, No. 18, 19, 20. Mart. N. R. II, 445. Murh. II, 143.
8	Bremen ⁶⁾	V. v. 29. Sept. 1825 u. 3. Aug. 1841.	10 Jahre u. w.	12 Monate.	A. E. G.	Herts. III, 226, VI, 517. Anh. I, No. 18, 19, 20. Mart. N. S. II, 445. Murh. II, 143.
9	Dänemark ⁷⁾	V. v. 16. Juni 1824.	10 Jahre u. w.	12 Monate.	A. E. F. G.	Herts. III, 74. Mart. N. S. I, 64.
10	Schweden und Norwegen ⁸⁾	V. v. 18. März 1826.	10 Jahre u. w.	12 Monate.	A. E. G. K. L.	Herts. III, 433. Mart. N. S. II, 43.
11	Niederlande ⁹⁾	V. v. 27. Octob. 1837.	10 Jahre u. w.	12 Monate.	B. E. G. K b. Qb.	Herts. V, 338. Mart. N. R. XVI, 86.
12	Belgien					
14	Frankreich ¹⁰⁾	V. v. 26. Jan. 1826.	bis 5. April 1836 u. w.	12 Monate.	B. E. H.	Herts. III, 123. M. & C. IV, 7.
15	Spanien ¹¹⁾					
16	Portugal ¹²⁾	V. v. 3. Juli 1842.	10 Jahre u. w.	12 Monate.	B. F a. H. K. L. O. Qb.	Herts. VI, 598. Murh. N. R. III, 327.
17	Sardinien	V. v. 6. Sept. 1841.	10 Jahre n. d. Ratif. u. w.	12 Monate.	B. O.	Herts. VI, 787. Murh. II, 179.
18	Toskana ¹³⁾	V. v. 5. Apr. 1847.	bis 1. Jan. 1857 u. w.	12 Monate.	A. E. G.	Parl. Pap. 1847. Hand. Arch. II, 26.
19	Kirchenstaat ¹⁴⁾					
20	Neapel ¹⁵⁾	V. v. 29. April 1845.	10 Jahre u. w.	12 Monate.	B. F a. H. K. O. Qb.	Parl. Pap. 1845.
21	Türkei ¹⁶⁾	V. v. 16. Aug. 1838.	auf unbestimmte Zeit.		(C. I. K. N. Q.)	Herts. V, 506. Mart. N. R. XV, 63.
22	Griechenland	V. v. 4. Octob. 1837.	10 Jahre u. w.	12 Monate.	A. E. F. G.	Herts. V, 288.
23	Russland ¹⁷⁾	V. v. 11. Jan. 1843.	10 Jahre u. w.	12 Monate.	A. E. F. G. P. Qb.	Herts. VI, 762. Murh. N. R. V, 8.
24	Vereinigte Staaten v. A. ¹⁸⁾	V. v. 3. Juli 1815 u. 6. Aug. 1827.	bis 20. Oct. 1828 u. w.	12 Monate.	A. F. H. K. L.	Herts. II, 386, III, 573, IV, 493. Mart. N. R. VII, 476.
25	Mexico ¹⁹⁾ ...	V. v. 26. Decemb. 1826.	auf unbestimmte Zeit.		A. F. H. K. L. Q.	Herts. III, 247. Mart. N. R. VII, 89.
26	Central-America ²⁰⁾					
27	Hayti ²¹⁾					
28	Neugranada ²²⁾	V. v. 18. April 1825.	auf unbestimmte Zeit.		A. F. H. K. L. Q.	Herts. III, 56. Mart. N. S. II, 43.
29	Venezuela ²²⁾	V. v. 18. April 1825 u. 29. Oct. 1834.	auf unbestimmte Zeit.		A. F. H. K. L. Q.	Herts. III, 56, IV, 534.
30	Brasilien ²³⁾					
31	Uruguay ²⁴⁾	V. v. 26. Aug. 1842.	10 Jahre u. w.	12 Monate.	A. F. H. K. L. Q.	Herts. VI, 926.
32	Buenos-Ayres	V. v. 2. Febr. 1825.	auf unbestimmte Zeit.		A. F. H. K. L. Q.	Herstl. III, 44.
33	Chili ²⁵⁾					
34	Bolivia	V. v. 29. Sept. 1840.			A. F. G. K. L. Q.	Herts. VI, 90.
35	Peru ²⁶⁾	V. v. 5. Juni 1837.	auf unbestimmte Zeit.		A. F. H. K.	Herts. V, 383. Mart. N. R. XV, 15.
36	Ecuador ²²⁾	V. v. 18. April 1825.	auf unbestimmte Zeit.		A. F. H. K. L. Q.	Herts. III, 56. Mart. N. S. II, 46.
37	China ²⁷⁾	V. v. 8. Octb. 1843.	auf unbestimmte Zeit.		Q. S. Bemerk.	Herts. VI, 262. Murh. N. R. V, 39.

Erklärung der Zeichen.

- gegenseitige Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich aller Schiffsabgaben (wie Schiffszölle, Tonnengelder, Hafenabgaben, Lootsengebühren, Leuchtfeuerabgaben, Quarantainekosten, Berglohn u. a.), sowohl bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen, als auch bei Fahrten von fremden Plätzen.
- gegenseitige Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich aller Schiffsabgaben (s. o.) bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen (und bei Ankunft in Ballast).
- gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Schiffe des andern Theils hinsichtlich der Schiffsabgaben auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle sowohl bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen als bei Fahrten von fremden Plätzen.
- gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen.
- gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr der Landeserzeugnisse des andern Theils in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle.
- geknüpft an die Bedingung der directen Einfuhr aus einem nationalen Hafen.
- gegenseitige Gleichstellung der Ausfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Ausgangs-Waarenzölle sowohl bei directer Fahrt nach einem nationalen Hafen als auch bei Fahrten nach fremden Plätzen.
- gegenseitige Gleichstellung der Ausfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Ausgangs-Waarenzölle bei directer Fahrt nach einem nationalen Hafen.
- gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Einfuhr und Ausfuhr in den Schiffen des andern Theils, sowohl bei directem als indirectem Verkehr, auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Einfuhr der Landesproducte und Fabrikate des andern Theils hinsichtlich der Zulassung und der Waarenzölle auf den Fuss der meistbegünstigten Nation;
- geknüpft an die Bedingung eventueller entsprechender Zugeständnisse für den Fall künftiger Handelsverträge mit andern Staaten und der gewünschten Theilnahme an hieraus sich ergebenden neuen Handelsvortheilen.
- gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Ausfuhr nach Hafen des andern Theils hinsichtlich der Ausgangs-zölle auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- gegenseitige allgemeine Gestattung der Cabotage für die beiderseitigen Schiffe.
- gegenseitige Zusicherung wegen Gestattung der Cabotage für Schiffe des andern Theils auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- gegenseitige Gestattung des Anlaufens verschiedener Häfen und theilweisen Löschens und Ladens daselbst (commerce d'échelle) für die beiderseitigen Schiffe.
- gegenseitige Begünstigung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich der Schiffsabgaben beim Einlaufen eines Hafens in Nothfällen.
- gegenseitige allgemeine Zusicherung, dass etwa später dritten Staaten für ihren Handel und Schiffahrt einzuräumende weitere Vortheile auch dem andern Theile zugestanden werden sollen.
- s. oben zu K.
- gegenseitige allgemeine Zusicherung, dass etwa später dritten Staaten für ihre Schiffahrt einzuräumende weitere Vortheile auch dem andern Theile zugestanden werden sollen.
- s. oben zu K.

Bemerkungen.

Hertslet, C. T. = A complete collection of the treaties and conventions and reciprocal regulations at present subsisting between Great Britain and Foreign Powers &c. &c. Compiled from authentic documents by L. Hertslet. V. 1—6. Lond. 1820—45.

- 1) S. die Bemerkungen zu Tab. I, No. 13. — Act of Parliament 3 & 4. Victor. c. 95.
- 2) S. d. Bemerk. zu Tab. II, No. 13. — Einer Königl. Preussischen Kabinets-Order v. 20. Mai 1826 zufolge, sollen der Handel und die Schiffahrt Englands und dessen überseeischer Besitzungen, in Preussen gleich denen der am meisten begünstigten Nationen behandelt werden, so lange als die Preussischen Unterthanen im Genusse der ihnen durch die Acte 6. Geo. IV. c. 114 zugesicherten Vortheile im Handel mit den Englischen überseeischen Besitzungen verbleiben.
- 3) S. d. Bemerk. zu Tab. III, No. 13. — Die Bewilligungen an Hannover eben so wie an Oldenburg, Mecklenburg und die Hansestädte, welche sich auf die Parlamentsacte von 1840 begründen, (vgl. Bemerk. zu No. 13 der Tabellen III, IV, V, VI) sind nur unter der ausdrücklichen Voraussetzung geschehen, dass Britische Schiffe und deren Ladungen, aus welchen Ländern sie auch kommen, in den genannten Staaten zugelassen werden, dass der Handel und die Schiffahrt Grossbritanniens daselbst auf den Fuss der meistbegünstigten Nation gestellt sind und bleiben, und dass die Britischen Schiffe in den betreffenden auswärtigen Häfen, welche als nationale Häfen der Staaten angesehen werden sollen, nicht ungünstiger behandelt werden, als die Flaggen jener Staaten. — Art. 6 des Vertrages mit Hannover bestimmt die Herabsetzung der Tarifsätze des Stader oder Brunshäuser Zolles auf $\frac{2}{3}$ ihres Betrages nach dem Dresdener Staatsvertrage vom 13. April 1844 für eine Reihe Handelsartikel, wenn selbige Britische Erzeugnisse sind und in Britischen oder sonstigen privilegierten Schiffen die Elbe hinauf geführt werden.
- 4) S. d. Bemerk. oben zu No. 3 und zu Tab. IV, No. 13.
- 5) S. d. Bemerk. oben zu No. 3 und zu Tab. V, No. 13. — Der Grossherzog von Mecklenburg-Strelitz ist dem Vertrage durch einen Accessions-Tractat von gleichem Tage beigetreten.
- 6) S. d. Bemerk. oben zu No. 3 und zu Tab. VI, No. 13. — Orders in Council v. 10. Mai und 16. Juli 1827, 12. Octbr. 1832, 9. Decbr. 1839, 14. Sept. 1841 und 13. Decbr. 1843 und General-Order vom 3. Octbr. 1845.
- 7) S. d. Bemerk. zu Tab. IX, No. 13. — In Gemässheit früherer Verträge (v. 11. Juli 1670 u. a.) gehört Grossbritannien zu den privilegierten Nationen beim Sundzolle. Ueber mehrere Verhältnisse desselben ist zwischen Grossbritannien und Dänemark am 13. Aug. 1841 ein Vertrag abgeschlossen worden. (Hertslet, VI, 252.) Die Dauer desselben ist bis zum 15. Juni 1851 bestimmt u. w., mit dem Vorbehalt 12monatlicher Kündigung.
- 8) S. d. Bemerk. zu Tab. X, No. 13. — Den Britischen Schiffen kann in Norwegen und Schweden die Einfuhr von Salz, Hanf, Flachs, Oel aller Art, Getraide aller Art, Wein, Taback, gesalzener und getrockneter Fische anderswoher als aus Britischen Häfen untersagt werden. — Die Insel St. Barthelemy ist in dem Vertrage mit einbegriffen.
- 9) S. d. Bemerk. zu Tab. XI, No. 13. — Ueber die Verhältnisse der beiderseitigen Besitzungen in Ostindien ist am 17. März 1824 ein besonderer Vertrag zwischen Grossbritannien und den Niederlanden abgeschlossen worden. (Hertslet, III, 284.) Derselbe enthält ausser der allgemeinen Zusicherung der Behandlung der Unterthanen, Schiffe und Erzeugnisse des andern Theils auf den Fuss der meistbegünstigten Nation noch die specielle Vereinbarung, dass die Unterthanen und Schiffe des einen Theils in den Häfen des andern keine höhere Schiffsabgaben, Einfuhr- und Ausfuhrzölle, als das Doppelte dessen, was die eigenen Unterthanen und Nationalschiffe zu entrichten haben, und, wo rücksichtlich der letztern Eingangs- oder Ausgangs-Abgaben nicht bestehen, nicht mehr als 6 pCt. vom Werthe zahlen sollen. Die Molukken sind jedoch von solcher Bestimmung ausgeschlossen. Durch Art. 3 des Vertrages v. 1824 verpflichten sich die contrahirenden Theile mit keinem Staate der Eingebornen im Indischen Archipelagus (with any native power in the Eastern Seas) einen Vertrag einzugehen, wodurch ausdrücklich oder durch Differenzialzölle der Handel des andern Theils von den Häfen eines solchen Staates ausgeschlossen wird. Ueber die Dauer des Vertrages von 1824 ist keine besondere Bestimmung getroffen. Ueber die Ausführung und Auslegung desselben haben weitläufige Verhandlungen seitdem stattgefunden. Vgl. Papers relative to the execution of the treaty of 1824 by the Netherlands Authorities in the East Indies. Parliamentary Papers 1840; desgl. 1841.
- 10) S. Orders in Council vom 3. Mai, 1. Juni und 16. Decbr. 1826; vom 10. Mai und 16. Juli 1827, 12. Octbr. 1832 und 9. Decbr. 1839. — Die nämlichen Beschränkungen, welche die Britische Navigationsacte der Französischen Schiffahrt hinsichtlich der Einfuhr in's Vereinigte Königreich auferlegt, werden durch den Vertrag und die in Folge desselben erlassene Französische Verordnung vom 8. Febr. 1826 (vgl. Mart. N. S., II, 430: Observations préliminaires zum Französischen Tarif v. 1844 No. 209 ff.) auch für den Britischen Verkehr mit Frankreich vorbehalten, also namentlich, dass aussereuropäische Erzeugnisse aus Grossbritannien in Frankreich, um daselbst verbraucht zu werden, überhaupt nicht, noch auch sonst woher in Britischen Schiffen eingeführt werden dürfen. Die Einfuhr von Europäischen Artikeln zum Verbrauch in Frankreich ist Britischen Schiffen nur dann gestattet, wenn jene in Britischen Häfen eingeladen sind. — Britische Schiffe, welche mit Ladung direct aus Britischen Häfen in Europa in Frankreich ankommen, haben eben so wie Französische Schiffe in dieser Fahrt, 1 Fr. pr. Tonne zu entrichten, anderswoher mit Ladung ankommend, unterliegen sie dem vollen Betrage des Tonnengeldes.

(Bemerkungen 11 bis 24 s. auf der folgenden Seite.)

Bemerkungen.

- 11) Vgl. im ersten Abschnitt XV und Uebersichts-Tabelle XV. Grossbritannien nimmt auf den Grund der älteren Verträge, die Behandlung der Britischen Schiffe und deren Ladungen auf den Fuss der meistbegünstigten Nation in Anspruch, namentlich Gleichstellung mit den National-Schiffen in Hinsicht der Schiffsabgaben, weil solche den Franzosen zu Theil wird. Vgl. die betreffenden Parliamentary Papers von 1845 u. 1846.
- 12) In Betreff des Verkehrs mit den Colonien bestimmt der Vertrag, dass es Britischen Schiffen gestattet sein solle, direct von irgend welchem Hafen des Britischen Reichs nach den Portugiesischen Colonien zu gehen und daselbst Erzeugnisse und Fabrikate des Vereinigten Königreichs wie auch der Britischen Besitzungen einzuführen, ausgenommen solche Waaren, deren Einfuhr überhaupt verboten oder nur von Portugiesischen Plätzen zulässig ist; — und die Eingangsabgaben sollen keine andere oder höhere sein, als wenn die Einfuhr in Portugiesischen Schiffen geschehen wäre, oder als von den gleichen Waaren anderer zu dem Verkehr mit den Colonien zugelassenen Nationen. — Eine genau entsprechende Zusage ist an Portugal in Bezug auf die Britischen Colonien gemacht worden. Eine besondere Bestimmung in dem Verträge ist noch diese, dass alle Waaren in Britischen Schiffen importirt, so wie Britische Erzeugnisse von Portugiesischen Schiffen eingeführt, in den Portugiesischen Häfen, wo sich Entrepots befinden, sollen gelagert werden können, ohne den Eingangsabgaben unterworfen zu sein.
- 13) Eine zusätzliche Declaration bestimmt gewisse Vergünstigungen für Britische Dampfschiffe und dass der Vertrag auf Malta und Gibraltar Anwendung finde. — In dem Verträge selbst ist vereinbart, dass die Bestimmungen desselben auch auf die Angehörigen und Schiffe der Jonischen Inseln, unter Voraussetzung der Reciprocität Anwendung finden sollen. S. Bemerk. zu Tab. XVIII, No. 13.
- 14) Einer Päpstlichen Bekanntmachung v. 28. Febr. 1833 zufolge sind Britische Schiffe, wenn sie mit Britischen Erzeugnissen ankommen, hinsichtlich der Schiffsabgaben auf gleichen Fuss zu behandeln, wie die National-Flagge. Hertsl. IV, 364. Vgl. im ersten Abschnitt XIX.
- 15) Gegen Verzichtleistung auf den durch Art. 7 des früheren Vertrages v. 26. Septbr. 1816 dem Britischen Handel für immer bewilligt gewesenen Zollrabatt von 10 pCt. auf den Betrag der tarifmässigen Eingangsabgaben, wird abseiten Neapels für die Dauer dieses neuen Vertrages für Erzeugnisse des Vereinigten Königreichs und seiner Besitzungen und Dependenzien eine Reduction von 10 pCt. der Tarifsätze der Eingangsabgabe, bei der Einfuhr unter Britischer oder Neapolitanischer Flagge bewilligt. — Die Bestimmungen des Vertrages finden auch Anwendung auf Gibraltar, Malta, und unter Voraussetzung der Reciprocität, auch auf die Jonischen Inseln. Vgl. im ersten Abschnitt XX.
- 16) Ueber die Hauptbestimmungen des Britisch-Türkischen Handels- und Schiffahrts-Vertrages v. 1838, welcher das Modell fast aller späteren von der Türkei geschlossenen commerciellen Verträge geworden ist, vgl. im ersten Abschnitt XXI.
- 17) In zwei Separat-Artikeln werden abseiten Russlands einige Vorbehalte wegen gewisser speciellen Zollbegünstigungen gemacht; dieselben sind jedoch nicht von erheblicher Bedeutung. — In Rücksicht auf den Verkehr mit den Russischen Besitzungen in Nordamerika wird die Uebereinkunft zwischen beiden Staaten v. 16. Febr. 1825 (Hertsl. III, 362), welche Britischen Unterthanen verbietet ohne specielle Erlaubniss bei einer dortigen Russischen Niederlassung zu landen u. a., als fortdauernd anerkannt.
- 18) Es ist ausdrücklich im Verträge bestimmt, dass derselbe keinen Bezug auf die Britischen Besitzungen in Westindien und auf dem Continent von Amerika habe. — Der Verkehr zwischen den Vereinigten Staaten und den Britischen Besitzungen ist später durch gegenseitige Declarationen regulirt worden, nämlich durch eine Proclamation des Präsidenten der Vereinigten Staaten v. 5. Octbr. 1830 und einen Britischen Geheimrathsbefehl v. 5. Novbr. 1830 (Hertsl. IV, 514, 517). Die frühere Beschränkung der Zulassung Britischer Schiffe und deren Ladungen, aus den Britischen Besitzungen kommend, in Häfen der Vereinigten Staaten ist dadurch aufgehoben worden. Ueber die sonstigen Anordnungen, welche von den Vereinigten Staaten als Repressalien gegen die Britische Navigationsacte erlassen sind vgl. im ersten Abschnitte XXIV. Einen besondern H. u. Sch. V. hatte Grossbritannien mit Texas vor seiner Verbindung mit den Vereinigten Staaten am 13. Novbr. 1840 abgeschlossen. Hertsl. VI, 811.
- 19) Durch einen Additional-Artikel war bestimmt worden, dass die Artikel 5 und 6 des Vertrages, welche **F. H.** feststellten, für die Dauer von 10 Jahren nach Auswechslung der Ratificationen suspendirt und statt derselben die gegenseitige Gleichstellung mit der meistbegünstigten Nation (**H.**) substituirt werde.
- 20) Mit der Republik Guatemala ist dem Vernehmen nach neuerdings (J. 1847) ein Handels- und Schiffahrts-Vertrag abgeschlossen worden.
- 21) Durch O. C. v. 23. Aug. 1843 (Hertsl. VI, 535) ist Haytischen Schiffen die Einfuhr Haytischer Erzeugnisse aus Haytischen Häfen in Britische Besitzungen, so wie die Ausfuhr aus letzteren gestattet, desgleichen der Verkehr mit Britischen Häfen in Europa, so weit es die Navigationsacte zulässt.
- 22) Die gegenwärtigen Republiken Neugranada, Venezuela und Ecuador bildeten bekanntlich eine Zeitlang einen vereinten Staat, Colombia, und mit diesem hat Grossbritannien 1825 auf unbestimmte Zeit einen Handels- und Schiffahrts-Vertrag abgeschlossen, welcher auch nach der Trennung der 3 Republiken für jede einzelne in Kraft geblieben ist. Für Venezuela ist dieser Vertrag durch die spätere Uebereinkunft vom 29. Octob. 1834 ausdrücklich bestätigt worden.
- 23) Der Vertrag v. 17. August 1827 (Mart. N. R. VII, 479) hat im Jahre 1844 in Folge der Kündigung sämmtlicher Handelsverträge abseiten Brasiliens sein Ende erreicht, und ist seitdem, ungeachtet wiederholter desfallsiger Verhandlungen noch keine neue commercielle Uebereinkunft zwischen beiden Staaten zum Abschluss gekommen. Ob und wie weit die Brasilianische Verordnung wegen Differenzialzölle v. 1. Octbr. 1847 auf Grossbritannien Anwendung finden wird, muss die Zeit lehren.
- 24) Additional-Artikel zu dem Verträge v. 26. Aug. 1842 sind am 8. März 1843 (Hertsl. VI, 935) abgeschlossen worden, von denen der zweite bestimmt, dass für den Zeitraum von 7 Jahren die im Art. 7 des Vertrages vorgeschriebene Bedingung wegen der einheimischen Erbauung in Rücksicht der Nationalität der Schiffe für Uruguay suspendirt sei; welche Clausel sich auch bei den sub Nris. 25, 28, 29, 32, 34, 35, 36 aufgeführten Verträgen findet.
- 25) Durch Geheimrathsbefehl v. 11. Aug. 1841 ist Chilenischen Schiffen die Einfuhr Chilenischer Erzeugnisse aus Chili in Britische Besitzungen und die Ausfuhr von diesen nach jedem fremden Lande gestattet worden, so lange als der Britische Verkehr in Chili auf den Fuss der meistbegünstigten Nation behandelt wird.
- 26) Durch den zweiten Additional-Artikel zum Verträge (welcher ursprünglich mit der damals vereinigten Republik Peru-Bolivia abgeschlossen worden) ist vereinbart, dass während der nächsten 15 Jahre die durch Art. 5 und 6 d. V. getroffenen Bestimmungen **A. F. H.** suspendirt bleiben und statt dessen die Gleichstellung mit der meistbegünstigten Nation (**C. I.**) beobachtet werden solle; nach Verlauf von 15 Jahren soll aber der Vertrag vollständig wieder in Wirksamkeit treten.
- 27) Durch diesen Supplementar-Vertrag, zu Hoonun-Chae geschlossen, zu dem Haupt-Verträge zwischen China und Grossbritannien v. 29. Aug. 1842 zu Nanking, wird bestätigt, dass der Britische Handel (bei Strafe von Confiscation von Schiff und Ladung) sich auf die 5 Häfen Canton, Foochow, Amoy, Ningpo und Shanghai beschränken soll, und der von den beiderseitigen Bevollmächtigten im Juli 1843 angefertigte Tarif in allen diesen Häfen zur Anwendung komme. Eine Proclamation des Britischen Bevollmächtigten, wodurch der Zolltarif und die Anordnungen für den Verkehr Britischer Unterthanen mit China bekannt gemacht wird, ist zu Hongkong am 22. Juli 1843 erfolgt. (Hertsl. VI, 232.) Vgl. im ersten Abschnitt XXXVII.
- 28) Ausser den in der tabellarischen Uebersicht bemerkten, hat Grossbritannien noch folgende gegenwärtig in Kraft befindliche Handels- und Schiffahrtsverträge abgeschlossen:
 - mit Persien, am 28. Oct. 1841 (**H. I.**) Hertsl. VI, 588.
 - „ Marocco, am 11. Juni 1801 u. 19. Jan. 1824. Mart. N. S. I, 624; II, 102.
 - „ Tunis, am 2. Mai 1812 und 17. April 1816; Hertsl. I, 174. Mart. N. S. II, 205, 228.
 - „ Tripolis, am 10. Mai 1812 u. 29. April 1816. Hertsl. I, 132. Mart. N. S. II, 270.
 - „ Muscat, am 31. Mai 1839 (**C. I. K. L.** und verschiedene specielle Bestimmungen); Hertsl. V, 611.
 - „ den Sandwich-Inseln, am 12. Februar 1844 (**C. I. K. L.**); Pope's Yearly Journal of trade 1845, p. 513.

XV. Spanien's H. u. Schiff.-Verträge. (1847.)

1. **Oesterreich.** Durch einen am 1. Mai 1725 zwischen Spanien und Oesterreich abgeschlossenen Handels- und Schiffahrtsvertrag wurden dem Handel der Oesterreichischen Unterthanen in Spanien und dessen Besitzungen die Rechte der meistbegünstigten Nation zugesichert. Du Mont. VIII, 2, 114.

6—8. **Hansestädte.** Zwischen dem Königreich Spanien und den Hansestädten sind ausführliche Handelsverträge im Jahre 1607 und am 26. Jan. 1648 abgeschlossen. Dieselben finden sich abgedruckt in einer besondern Publication unter dem Titel: „Tractat wegen des Spanischen Commerci gemacht zwischen die Königl. Maj. in Spanien und die Erbb. Hansee-Städten &c. &c. Hamburg 1658. 4.“ Den Hauptinhalt bilden die Privilegien für die in Spanien ansässigen Hanseatischen Kaufleute. Die praktische Geltung haben jene auf ganz andere Verhältnisse berechneten Verträge seit längerer Zeit verloren.

9. **Dänemark.** Durch eine Verordnung vom 17. April 1792 wurde bestimmt, dass Dänische Schiffe in Spanischen Häfen hinsichtlich der Visitation der Manifeste und der Abgaben, wie Französische und Britische Schiffe zu behandeln seien. Gleichzeitig wurde Dänischer Seits den Spanischen Schiffen eine gleiche Behandlung mit derjenigen der begünstigten Nationen im Sund zugesichert (Martens & Cussy Recueil II, 66.) — Im Artikel 4 und 9 des Londoner Friedensvertrages vom 14. August 1814 (Mart. N. R. II, 43) wurde vereinbart, dass die Handelsverhältnisse auf den Fuss vom Jahre 1808 wiederhergestellt und die desfallsigen früheren Verabredungen wieder in Kraft treten sollten. Die Spanischen Schiffe sind demgemäss im Surdzoll-Tarif v. 1. Jan. 1842 unter den privilegierten genannt. Es fragt sich, ob in Erwiderung dessen die Dänischen Schiffe in Spanischen Häfen wie die Französischen, d. h. hinsichtlich der Schiffsabgaben wie die National-Schiffe behandelt werden.

11. **Niederlande.** Die Niederländer gehörten im vorigen Jahrhundert zu den in Spanien privilegierten Nationen. Gegenwärtig hat dieses Verhältniss aufgehört; wenigstens findet sich Spanien in einer vom Niederländischen Gouvernement 1845 den General-Staaten vorgelegten Nachweisung derjenigen Länder, mit welchen Handelsverträge bestehen, oder deren Schiffe, auch ohne solche Verträge hinsichtlich des Tonnengeldes wie nationale behandelt werden, nicht erwähnt.

12. **Belgien.** Ein Königl. Spanisches Decret v. 20. April 1840 (Murh. N. R. I, 48) bestimmt, dass der Belgische Handel in Spanien vorläufig so gestellt bleiben solle, wie vor der Trennung von Holland. — Ein am 25. Jan. 1843 abgeschlossener Handelsvertrag (Murh. N. R. IV, 667) ist abseiten Spaniens nicht ratificirt worden. — Den Spanischen Schiffen wird indessen von der Belgischen Regierung wie andern privilegierten Nationen der Betrag des Sundzoll zurückvergütet.

13. **Grossbritannien.** Nach einem Additional-Artikel zum Madrider Vertrag vom 5. Juli 1814 sollten die gegenseitigen Handels-Verhältnisse, wie solche vor dem Jahre 1796 bestanden, wieder hergestellt werden, und die damals geltenden Handels- und Schiffahrts-Verträge in Kraft bleiben. Dieser Verträge sind 11, nämlich der Madrider Friedens-Vertrag v. 13. Mai 1667, der Madrider Vertrag v. 8. Juli 1670, die beiden Utrechter Verträge v. 13. Juli und 9. Dec. 1713, der Vertrag von Madrid v. 14. Sept. 1715, der Vertrag von Sevilla v. 9. Novbr. 1729, der Madrider Vertrag v. 5. Oct. 1750, der Pariser Frieden v. 10. Jan. 1763, der Vertrag von Versailles v. 3. Sept. 1783, der Londoner Vertrag v. 14. Juli 1786, und der eben daselbst am 14. Januar 1809 abgeschlossene Friedens-Vertrag. (Die commerziellen Bestimmungen dieser sämtlichen Verträge finden sich abgedruckt in Commercial Statistics &c. By J. Macgregor. Lond. 1841 ff. Vol. II, p. 971—985.) Die Menge von Verträgen hat indessen die gegenseitigen commerziellen Beziehungen nichts weniger als geordnet. Die in den Parlaments-Papieren von 1845 und 1846 erschienenen diplomatischen Correspondenzen zeigen, wie beide Mächte ebenso häufig wie erfolglos den Inhalt der Verträge gegen einander anrufen, und das praktische Resultat, der bestehende Zustand, läuft darauf hinaus, dass beide Mächte einander behandeln, als ob gar keine Verträge zwischen ihnen beständen. Vgl. auch Bemerk. zu Tab. XIII, No. 15.

14. **Frankreich.** Durch Art. 11 des Friedens-Vertrages von Basel v. 22. Juli 1795 und den zweiten Additional-Artikel des Pariser Friedens-Vertrages v. 20. Juli 1814 ist in den Handelsbeziehungen zwischen Spanien und Frankreich derjenige Zustand wieder hergestellt, welcher im J. 1792 vertragsmässig bestand und auf dem Familienpakt v. 15. Aug. 1761, und der Madrider Convention v. 24. Dec. 1786 beruhte. Die vollständige Erfüllung der in diesen Stipulationen enthaltenen, auf längst vergangene Verhältnisse berechneten Verträge, ist jedoch beiden Theilen unmöglich, und es besteht gegenwärtig eigentlich nur ein *modus vivendi*, welcher freilich in einzelnen Bestimmungen jener Verträge seine Grundlage hat. — Von Seiten Frankreichs werden

- 1) Spanische Schiffe hinsichtlich der Schiffsabgaben in Frankreich selbst wie nationale behandelt; (Tarif général v. 1844, p. 882.)
- 2) zur Einfuhr verbotene Waaren auf Spanischen Schiffen auch dann im Entrepot zugelassen, wenn diese Schiffe weniger als 40 Tonnen halten;

- 3) den Spanischen Schiffen zur Berichtigung ihrer Behufs der Verzollung übergebenen Ladungs-Manifeste acht Tage Frist verstattet;
- 4) endlich Spanische Schiffe zur Cabotage zwischen Französischen Häfen zugelassen. (Circulaire der Zoll-Direction v. 17. März und 20. Sept. 1817 und 10. Jan. 1827.)

Von Seiten Spaniens wird nur hinsichtlich des Punktes ad 1, und zwar auch nur in Betreff der Häfen der Halbinsel und der benachbarten Inseln Reciprocität gewährt.

No. 16. **Portugal.** Die commerziellen Verhältnisse zwischen Spanien und Portugal waren bis zu Anfange dieses Jahrhunderts durch den Friedens-Vertrag v. Pardo v. 11. März 1778, welcher die bezüglichlichen Bestimmungen des Britisch-Spanischen Vertrages v. 13. Mai 1667 einschloss, sowie durch den Friedens-Vertrag v. Bajadoz v. 6. Juni 1801, im Wesentlichen auf denselben Fuss gestellt, wie die Beziehungen Spaniens zu Grossbritannien. Der gegenwärtige faktische Zustand wird auch derselbe sein, wie zwischen jenen beiden Staaten, dass die gegenseitige Behandlung der Schiffe des andern Theils der Art ist, als ob gar keine Verträge beständen. Wegen der Schiffahrt auf dem Duero sind am 31. Aug. 1835 und 24. Mai 1840 Verträge abgeschlossen. Mart. N. R. XIV, 97. Murh. N. R. I, 198.

No. 20. **Neapel.** Der zwischen Spanien und dem Königreich Beider Sicilien am 15. Aug. 1817 abgeschlossene Handels- und Schiffahrts-Vertrag begründet nur für letzteres Land Verbindlichkeiten, deren hauptsächlichste die ist, Spanischen Erzeugnissen bei der Einfuhr einen Zollrabatt von 10 pCt. der Tarifsätze v. 1. Jan. 1816 zu bewilligen. Spanien hat in dem Verträge keine Verpflichtung rücksichtlich der Behandlung Neapolitanischer Schiffe oder Erzeugnisse übernommen. Mart. & Cussy III, 344. — Vgl. Bemerk. zu Tab. XX, No. 15.

No. 21. **Türkei.** Mit der Türkei hat Spanien zwei Verträge abgeschlossen, einen am 16. Oct. 1827 in Betreff der Schiffahrt nach dem Schwarzen Meere (Mart. N. R. 496; XV, I), und einen am 2. März 1840, welcher im Wesentlichen mit dem Britisch-Türkischen Verträge von 1838 übereinstimmt.

No. 24. **Vereinigte Staaten v. A.** Durch eine Verordnung v. 29. April 1832 wurde das in den Spanischen Häfen von Amerikanischen Schiffen zu entrichtende Tonnengeld für die directe und indirecte Fahrt, auf 1 R. pr. Tonne, den Satz für Spanische Schiffe ermässigt, und in Erwiderung dessen haben in Gemässheit einer Congressacte v. 13. Juli 1832 und einer im J. 1840 erfolgten Declaration derselben, Spanische Schiffe, welche nicht aus Spanischen Colonien kommen oder dahin gehen, in Amerikanischen Häfen nur einen gleichen Betrag an Tonnengeld zu zahlen. (Tonnage duty on Spanish vessels. 26. Congr. 1. sess. Doc. No. 130). — In den Spanischen Colonien sind dagegen Amerikanische Schiffe nicht privilegiert, und es ist deshalb durch eine Congressacte v. 20. Juni 1834 bestimmt worden:

dass Spanische Schiffe, welche aus Cuba oder Portorico kommen, so wie diejenigen, welche aus Amerikanischen Häfen mit Ladung dahin ausgehen, als Zuschlag zum Tonnengelde die Differenz zwischen dem von ihrer Ladung entrichteten und demjenigen respectiven Eingangs- und Ausgangszoll bezahlen sollen, welchen Amerikanische Schiffe von derselben Ladung in Cuba oder Portorico zu entrichten gehabt haben würden.

No. 25. **Mexico.** Im Art. 5 des Friedens-Vertrages zwischen Spanien und Mexico v. 28. Dec. 1836 (Mart. N. R. XVI, 151) ist für die Unterthanen und Schiffe beider Theile gegenseitig das Recht der meistbegünstigten Nation stipulirt.

No. 28. **Neugranada.** Nach einem Decrete des Congresses von Neugranada v. 13. März 1839 (Mart. N. R. XVI, 447) sollen Spanische Unterthanen, Schiffe und Erzeugnisse in Neugranada ebenso wie die Unterthanen, Schiffe und Erzeugnisse derjenigen Nationen behandelt werden, mit denen keine Verträge bestehen.

No. 29. **Venezuela.** In dem Anerkennungs-, Friedens- und Freundschaftsvertrag zwischen Spanien und Venezuela v. J. 1845, dessen Ratificationen am 22. Juni 1846 ausgewechselt worden, wird der Abschluss eines besonderen Handels- und Schiffahrts-Vertrages vorbehalten. Bis dahin sollen die Schiffahrt und der Verkehr beider Theile gegenseitig auf den Fuss der meistbegünstigten Nation behandelt werden.

No. 33. **Chili.** Nach dem Verträge zwischen Spanien und Chili vom 25. April 1844 soll bis zum Abschluss eines förmlichen Handels- und Schiffahrts-Vertrages die Schiffahrt und der Handel der beiderseitigen Staats-Angehörigen in den beiden Ländern, nach Maassgabe einer vollständigen Reciprocität behandelt werden, unter Zugrundelegung der Behandlung und Begünstigung, welche in dem einen und dem andern Lande die meistbegünstigten Nationen geniessen.

No. 36. **Ecuador.** Nach einem Decret des Congresses von Ecuador v. 27. März 1839 (Mart. N. R. XVI, 620) sollen Spanische Schiffe, wie die nationalen, und Spanische Waaren wie diejenigen anderer Europäischer Nationen behandelt werden. In Erwiderung dessen werden zu Folge eines Königl. Span. Decrets v. 17. Jan. 1840 (Murh. N. R. I, 12.) die Schiffe von Ecuador in Spanischen Häfen wie diejenigen der meistbegünstigten Nation behandelt.

XIV. Frankreich's Handels- und

N ^o	Namen der Staaten.	Datum des Abschlusses.	Dauer des Vertrages.	Kündigungsfrist.	Hauptsächlicher Inhalt.	Wo abgedruckt.
1	Oesterreich	Erkl. v. 23. Juni 1841.			P.	Murh. N. R. II, 87.
2	Preussen	Erkl. v. 18. Aug. 1847.			P.	Hand.-Arch. II, 362.
3	Hannover ¹⁾					
4	Oldenburg					
5	Mecklenburg-Schwerin ²⁾ ...	V. v. 19. Juli 1836.	10 Jahre u. w.	12 Monate.	B. F. G. P.	Bull. 9. sér. XIII, 373. Anh. I, No. 9. Mart. N. R. XIII, 646.
6	Hamburg ³⁾	Erkl. v. 15. Febr. 1843.			P.	Anh. I, No. 21.
7	Lübeck	Erkl. v. 15. Febr. 1843.			P.	Anh. I, No. 21.
8	Bremen	Erkl. v. 15. Febr. 1843.			P.	Anh. I, No. 21.
9	Dänemark ⁴⁾	V. v. 23. Aug. 1742 u. 9. Febr. 1842.	auf unbestimmte Zeit.		Specielle Bestimmungen s. Bemerk.	Bull. 9. sér. XXIV, 317. Murh. N. R. III, 81.
10	Schweden und Norwegen ..					
11	Niederlande ⁵⁾	V. v. 25. Juli 1840.	3 Jahre u. w.	resp. 6 und 12 Monate.	(B.) E. G. K. O. P. Q b.	Bull. 9. sér. XXII, 925. Murh. N. R. I, 216. Monit. comm. XXI, 93.
12	Belgien ⁶⁾					
13	Grossbritannien ⁷⁾	V. v. 26. Jan. 1826.	bis 5. April 1836 u. w.	12 Monate.	B. E. H.	Bull. 8. sér. IV, 89.
15	Spanien ⁸⁾	V. v. 2. Jan. 1768. u. 24. Dec. 1786.			A. (M.)	
16	Portugal					
17	Sardinien	V. v. 28. Aug. 1843.	4 Jahre n. d. Ausführung u. w.	resp. 6 und 12 Monate.	A. O. P.	Bull. 9. sér. XXVII, 587, XXXI 345, 417. Murh. N. R. V, 522.
18	Toskana	V. v. 16. Febr. 1845.			P.	Circul. v. 13. März 1845.
19	Kirchenstaat					
20	Neapel ⁹⁾	V. v. 14. Juni 1845.	10 Jahre n. d. Ratif. u. w.	12 Monate.	K. O. P. Q b.	Bull. 9. sér. XXXI, 469.
21	Türkei ¹⁰⁾	V. v. 25. Nov. 1838.			(C. I. K. N. Q.)	Bull. 9. sér. XVIII, 373. Mart. N. R. XV, 761.
22	Griechenland					
23	Russland ¹¹⁾	V. v. 4. Sept. 1846.	3 Jahre u. w.	resp. 6 und 12 Monate.	(B. F.) G. K. L. O. P. Q b.	Bull. 9. sér. XXXIII, 933. Hand.-Arch. I, 138.
24	Vereinigte Staaten v. A. ¹²⁾ ..	V. v. 24. Juni 1822.	bis 1. Oct. 1824 u. w.	keine bestimmte	Specielle Bestimmungen s. Bemerk.	Bull. 7. sér. XVI, 537.
25	Mexico	V. v. 9. März 1839.			C. I. K b.	Bull. 9. sér. XIX, 313. Mart. N. R. XVI, 607.
26	Central-America					
27	Hayti ¹³⁾	V. v. 12. Febr. 1838.			C. I. K b. L. N. Q b.	Bull. 9. sér. XVI, 699. Mart. N. R. XV, 379.
28	Neugranada	V. v. 28. Octob. 1844	10 Jahre n. d. Ratif. u. w.	12 Monate.	A. F. G. K. O. P. Q b.	Bull. 9. sér. XXXIII, 737.
29	Venezuela	V. v. 25. März 1843.	10 Jahre u. w.	12 Monate.	A. F. G. K. O. P. Q b.	Bull. 9. sér. XXIX, 41. Murh. N. R. V, 165.
30	Brasilien ¹⁴⁾					
31	Uruguay	Provis. Conv. v. 8. April 1836.	bis 7. Dec. 1854.		C. I. K. L. N. Q b.	Bull. 9. sér. XX, 147. Mart. N. R. XVI, 1038.
32	Buenos-Ayres					
33	Chili					
34	Bolivia	V. v. 9. Dec. 1834.	9 Jahre n. d. Ratif. u. w.	12 Monate.	A. F. G. K. L. O. P. Q b.	Bull. 9. sér. XV, 397.
35	Peru					
36	Ecuador	V. v. 6. Juni 1843.	12 Jahre n. d. Ratif. u. w.	12 Monate.	A. F. G. K. L. P. Q b.	Bull. 9. sér. XXX, 293. Murh. N. R. V, 402.
37	China ¹⁵⁾	V. v. 24. Oct. 1844.			C. I. K. L. N. Q.	Bull. 9. sér. XXXI, 1035.

Schiffahrts-Verträge (i. J. 1847).

Erklärung der Zeichen.

Bemerkungen.

- 1:** gegenseitige Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich aller Schiffsabgaben (wie Schiffszölle, Tonnengelder, Hafenabgaben, Lootsengebühren, Leuchtfeuerabgaben, Quarantainekosten, Berglohn u. a.), sowohl bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen, als auch bei Fahrten von fremden Plätzen.
- 2:** gegenseitige Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich aller Schiffsabgaben (s. o.) bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen (und bei Ankunft in Ballast).
- 3:** gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Schiffe des andern Theils hinsichtlich der Schiffsabgaben auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- 4:** gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Warenzölle sowohl bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen, als bei Fahrten von fremden Plätzen.
- 5:** gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Warenzölle bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen.
- 6:** gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr der Landeserzeugnisse des andern Theils in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Warenzölle.
- a:** geknüpft an die Bedingung der directen Einfuhr aus einem nationalen Hafen.
- 2:** gegenseitige Gleichstellung der Ausfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Ausgangs-Warenzölle sowohl bei directer Fahrt nach einem nationalen Hafen als auch bei Fahrten nach fremden Plätzen.
- 3:** gegenseitige Gleichstellung der Ausfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Ausgangs-Warenzölle bei directer Fahrt nach einem nationalen Hafen.
- 4:** gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Einfuhr und Ausfuhr in den Schiffen des andern Theils, sowohl bei directem als indirectem Verkehr, auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- 5:** gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Einfuhr der Landesproducte und Fabrikate des andern Theils hinsichtlich der Zulassung und der Warenzölle auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- b:** geknüpft an die Bedingung eventueller entsprechender Zugeständnisse für den Fall künftiger Handelsverträge mit anderen Staaten und der gewünschten Theilnahme an hieraus sich ergebenden neuen Handelsvortheilen.
- 6:** gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Ausfuhr nach Hafen des andern Theils hinsichtlich der Ausgangs-zölle auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- 7:** gegenseitige allgemeine Gestattung der Cabotage für die beiderseitigen Schiffe.
- 8:** gegenseitige Zusicherung wegen Gestattung der Cabotage für Schiffe des andern Theils auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- 9:** gegenseitige Gestattung des Anlaufens verschiedener Häfen und theilweisen Löschens und Ladens daselbst (commerce d'échelle) für die beiderseitigen Schiffe.
- 10:** gegenseitige Begünstigung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich der Schiffsabgaben beim Einlaufen eines Hafens in Nothfällen.
- 11:** gegenseitige allgemeine Zusicherung, dass etwa später dritten Staaten für ihren Handel und Schiffahrt einzuräumende weitere Vortheile auch dem andern Theile zugestanden werden sollen.
- b:** s. oben zu K.
- 12:** gegenseitige allgemeine Zusicherung, dass etwa später dritten Staaten für ihre Schiffahrt einzuräumende weitere Vortheile auch dem andern Theile zugestanden werden sollen.
- b:** s. oben zu K.

- Bull. = Bulletin des lois du royaume de France. Par. — Doc. = Documents sur le commerce extérieur; (publiés dans le) Bulletin du Ministère de l'agriculture et du commerce. Avis divers. 1—3. série. Par.
- 1) In Rücksicht des Stader oder Brunshäuser Zolles gehört Frankreich zu den nicht-privilegirten Nationen, die Elb-Einfuhr in Französischen Schiffen unterliegt also dem vollen Betrage des Tarifs vom 13. April 1844.
 - 2) Die mit Ladung direct aus Französischen Häfen, oder in Ballast aus irgend einem Hafen, in Mecklenburgischen Häfen ankommenden Französischen Schiffe sind daselbst, in Folge der Reciprocität bei der Behandlung Mecklenburgischer Schiffe in Französischen Häfen, gänzlich von Entrichtung des Tonnengeldes befreit, also hierin günstiger gestellt, als die Mecklenburgischen Schiffe selbst; im Uebrigen werden sie diesen gleich behandelt. — Eine specielle Verpflichtung Mecklenburgs ist noch (Art. 7), den Betrag der 1836 daselbst bestehenden Eingangs-, Ausgangs-, Durchgangs-, Verbrauchs- oder anderer Abgaben auf die Französischen Producte des Bodens und der Industrie nicht zu erhöhen, deren keine neue anzuordnen, der freien Einfuhr und dem Umsatze dieser Producte weder Beschränkungen noch Grenzen zu setzen; mit einem Worte, sie dem Mecklenburgischen Producte in jeder Hinsicht gleichzustellen. S. Bemerk. zu Tab. V, No. 14.
 - 3) S. Bemerk. zu Tab. VI, No. 14. — Die Französische Flagge wird in den Hansestädten noch fortwährend auf gleichen Fuss mit den einheimischen Schiffen behandelt.
 - 4) Hinsichtlich des Sundzolles gehört Frankreich zu den privilegierten Nationen. Vgl. Bemerk. zu Tab. IX. No. 14.
 - 5) Vgl. Bemerk. zu Tab. XI, No. 14.
 - 6) Vgl. Bemerk. zu Tab. XII, No. 14.
 - 7) Wegen der Schiffsabgaben vergl. im ersten Abschnitte XI V. (Vgl. auch Mart. N. R. XI, 457; XIV, 26). — Durch einen Additional-Artikel zum Verträge ist bestimmt, dass gesetzlich zur Einfuhr zulässige Waaren Französischen Ursprungs aus Französischen Häfen in Französischen Schiffen in die Britischen Besitzungen, (die Besitzungen der Ostindischen Compagnie ausgenommen), sollen eingeführt und die Erzeugnisse jener Besitzungen in Französischen Schiffen sollen ausgeführt werden dürfen, unter gleichen Bedingungen, wie dies unter Britischer Flagge geschieht. Einzelne Französische Artikel sind jedoch von jener Befugniss der Einfuhr in Französischen Schiffen noch ausgenommen, namentlich Wein. Vgl. Report from the select Committee on navigation laws. Parl. pap. 1847.
 - 8) Vgl. Uebers.-Tab. XV. — In Folge einer Spanischen Verordnung v. 11. Januar 1845 werden Französische Schiffe in den Hafen Spaniens und der benachbarten Inseln wie nationale behandelt. Hinsichtlich der Cabotage wird den Französischen Schiffen abseits Spaniens faktisch keine Reciprocität gewährt.
 - 9) Vgl. im ersten Abschn. XX. Durch den Vertrag v. 1845 wird auf's Neue bestimmt, dass während der Dauer des Vertrages von Französischen Erzeugnissen in Französischen oder Neapolitanischen Schiffen eingeführt, ein Zollrabatt von 10 pCl. auf die Eingangsabgaben eintritt. Ausserdem erhält dieser Vertrag als Compensation für die Aufhebung des Vertrages von 1817 eine Anzahl specieller Tarif-Ermässigungen für Französische Export-Artikel.
 - 10) Vgl. im ersten Abschnitt XXI.
 - 11) Die Russischen Häfen am Schwarzen und Asowschen Meere sind ausdrücklich von den Bestimmungen des Vertrages ausgenommen. Die in diese oder in indirecter Fahrt mit Ladung in die übrigen Russischen Häfen einlaufenden Französischen Schiffe werden von den durch den Kaiserlich Russischen Ukas vom 1. Juli 1845 angeordneten Differenzial-Abgaben betroffen, entrichten also ein Extra-Lastgeld von 1 Rubel Silber bei der Ankunft und eben so viel bei der Abfahrt, und ausserdem unterliegen die in ihnen importirten Waaren einem Zuschlagzoll von 50 pCl. auf den tarifmässigen Eingangszoll. Vgl. Hand.-Arch. II, 481.
 - 12) Der Differenzialzoll für die Einfuhr Französischer Erzeugnisse in die Vereinigten Staaten soll nach dem Verträge 3 Doll. 65 c. pr. Tonne über den Zolletrag derselben Einfuhr unter Amerikanischer Flagge nicht übersteigen dürfen, und eben so das Differenzial-Tonnengeld für Französische Schiffe nicht den Satz von 94 Cents pr. Französische Tonne. — Ueber den Verkehr der Französischen Colonien mit Häfen der Vereinigten Staaten sind besondere Anordnungen erlassen, in Gemässheit einer Congress-Acte v. 9. Mai 1828. Vgl. im ersten Abschnitt XXIV, und Documents 1846, No. 306, p. 53 ff. — Mit Texas hatte Frankreich am 25. Sept. 1839 (Bull. 9. série XXI, 5. Mart. N. R. XVI, 987) einen besonderen Handels- und Schiffahrts-Vertrag abgeschlossen.
 - 13) In dem Art. 3 des Vertrages v. 12. Febr. 1838 haben die beiden contrahirenden Theile sich vorbehalten, einen speciellen Vertrag zur Regulirung der gegenseitigen Handels- und Schiffahrts-Beziehungen sobald als möglich abzuschliessen. Bis dahin sollen die Consuln, Bürger, Schiffe und Waaren beider Länder gegenseitig in jeder Hinsicht und fortdauernd auf den Fuss der meistbegünstigten Nation behandelt werden, und zwar unentgeltlich, wenn die Concession an andere Staaten unentgeltlich geschehen, oder mit Compensation, wenn solche Bewilligung bedingungsweise stattgefunden.
 - 14) Der Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwischen Frankreich und Brasilien von 1826, (Bull. 8. série V, 217) hat freilich in Folge der Kündigung aller Handels-Verträge abseits Brasiliens seine Rechtsverbindlichkeit seit 1839 verloren, das durch denselben vereinbarte Verhältniss ist jedoch faktisch noch beibehalten worden.
 - 15) Vgl. im ersten Abschnitt, XXXVII.
- Ausser den in der Tabelle bemerkten hat Frankreich noch folgende Handels- und Schiffahrts-Uebereinkünfte abgeschlossen: mit den Sandwich-Inseln den 26. März 1846. Doc. 1847, No. 373; — mit Tunis d. 8. Aug. 1830. Mart. N. R. X, 48; — mit Tripolis d. 11. Aug. 1830. Mart. N. R. X, 52; mit dem Iman von Mascate d. 17. Nov. 1844. Bull. 9. série XXXIII, 458. — In dem am 10. Sept. 1844 mit Marokko abgeschlossenen Verträge (Bull. 9. sér. XXIX, 998) wird den Franzosen die Behandlung auf den Fuss der meistbegünstigten Nation zugestehert.

XVI. Portugal's; XVII. Sardinien's Handels- und

N ^o	Namen der Staaten.	Datum des Abschlusses.	Dauer des Vertrages.	Kündigungsfrist.	Hauptsächlicher Inhalt.	Wo abgedruckt.
XVI. Portugal's Handels- und Schiffahrts-Verträge.						
2	Preussen ¹⁾	V. v. 20. Febr. 1844.	bis 1. Jan. 1848 event. bis 1. Jan. 1854 u. w.	resp. 6 und 12 Monate.	A. Fa. G. K. O. P. Qb.	S. zu Tab. II, No. 16.
4	Oldenburg ²⁾	V. v. 9. Juni 1845.	bis 1. Jan. 1848 event. bis 1. Jan. 1854 u. w.	resp. 6 und 12 Monate.	A. Fa. G. K. O. P. Qb.	Anh. III, No. 8
5	Mecklenburg-Schwerin ³⁾ ...	V. v. 11. Febr. 1845.	bis 1. Jan. 1848 event. bis 1. Jan. 1854 u. w.	resp. 6 und 12 Monate.	A. Fa. G. K. O. P. Qb.	Anh. IV, No. 9.
9	Dänemark ⁴⁾	V. v. 26. Sept. 1766.	auf unbestimmte Zeit.		Q.	S. Tab. IX, No. 16.
10	Schweden ⁵⁾	Erkl. v. 10. Nov. 1837.			A.	S. Tab. X, No. 16.
13	Grossbritannien ⁶⁾	V. v. 3. Juli 1842.	10 Jahre u. w.	12 Monate.	B. Fa. H. K. L. Q. Qb.	Murh. N. R. III, 327.
15	Spanien ⁷⁾					
21	Türkei ⁸⁾	V. v. 20. März 1843.	10 Jahre u. w.	12 Monate.	C. (I.) K. O. P. Qb.	Murh. N. R. V, 1.
24	Vereinigte Staaten v. A. ⁹⁾ ..	V. v. 26. Aug. 1840.	6 Jahre u. w.	12 Monate.	A. F. G. K. L. P. Qb.	Murh. N. R. I, 338.
30	Brasilien ¹⁰⁾					

XVII. Sardinien's¹⁾ Handels- und Schiffahrts-Verträge.

1	Oesterreich	Erkl. v. 17. u. 26. April 1840.			P.	Marg. VI, 153.
2	Preussen ²⁾	V. v. 23. Juni 1845.	bis 1. Jan. 1852 event. bis 1. Jan. 1858 u. w.	resp. 6 und 12 Monate.	A. D. G. K. O. P. Qb.	S. Tab. II, No. 17.
3	Hannover ²⁾	V. v. 11. Aug. 1845.	8 Jahre n.d. Ratif. u. w.	12 Monate.	A. D. G. O. P. Qb.	Anh. II, No. 11.
4	Oldenburg ²⁾	V. v. 21. April 1846.	8 Jahre n.d. Ratif. u. w.	12 Monate.	A. D. G. O. P. Qb.	Anh. III, No. 9.
6	Hamburg	V. v. 18. Juli 1844.	bis 6. Nov. 1854 u. w.	12 Monate.	A. O. P. R b.	Anh. I, No. 22.
7	Lübeck	V. v. 18. Juli 1844.	bis 6. Nov. 1854 u. w.	12 Monate.	A. O. P. R b.	Anh. I, No. 22.
8	Bremen	V. v. 18. Juli 1844.	bis 6. Nov. 1854 u. w.	12 Monate.	A. O. P. R b.	Anh. I, No. 22.
9	Dänemark ³⁾	V. v. 14. Aug. 1843.	10 Jahre n.d. Ratif. u. w.	12 Monate.	A. D. G. O. P. Qb.	Marg. VI, 284. Hamb. Börsenh. L. 1844, No. 9854.
10	Schweden und Norwegen ...	V. v. 28. Nov. 1839.	bis 18. Jan. 1850 u. w.	12 Monate.	A. D. G. P.	Marg. VI, 145. Mart. N. R. XVI, 1028.
11	Niederlande	V. v. 24. Jan. 1842.	bis 16. März 1849 u. w.	12 Monate.	A. P. R b.	Marg. VI, 239. Murh. III, 57.
12	Belgien	V. v. 10. Octob. 1838.	6 Jahre n. d. Ratif. u. w.	12 Monate.	A. O.	Marg. VI, 52. Mart. N. R. XV, 747.
13	Grossbritannien	V. v. 6. Sept. 1841.	10 Jahre n.d. Ratif. u. w.	12 Monate.	B. O.	Marg. VI, 229. Murh. II, 179.
14	Frankreich ⁴⁾	V. v. 28. Aug. 1843 u. 6. Decb. 1844.	4 Jahre n. d. Ausfüh- rung u. w.	resp. 6 und 12 Monate.	A. O. P.	Marg. VI, 293. Murh. N. R. V, 322. Doc. 3. sér. No. 276.
18	Toskana ⁵⁾	V. v. 5. Juni 1847.	bis 1. Juli 1857 u. w.	12 Monate.	A. D. G. K. O. P. Qb.	Hand.-Arch. II, 370.
19	Kirchenstaat ⁶⁾	V. v. 3. Juli 1847.	10 Jahren d. Ratif. u. w.	12 Monate.	A. D. G. K. O. P. Qb.	Hand.-Arch. II, 374.
20	Neapel	V. v. 7. Febr. 1846.	bis 14. Febr. 1856 u. w.	12 Monate.	B. Fa. H. K. O. Qb.	Oestr. Lloyd 1846, S. 154.
21	Türkei	V. v. 2. Sept. 1839.			(C. I. K. N. Q.)	Marg. (IV, 538); VI, 86.
22	Griechenland	V. v. 7. Febr. 1839.			P.	Marg. VI, 78.
23	Russland ⁷⁾	V. v. 12. Dec. 1845.	8 Jahren d. Ratif. u. w.	12 Monate.	A. D. G. O. P.	Oestr. Lloyd 1846, S. 142.
24	Vereinigte Staaten v. A.	V. v. 26. Nov. 1828.	bis 26. Nov. 1838 u. w.	12 Monate.	A. D. G. K. O. P. Qb.	Marg. VI, 58. Mart. N. R. XVI, 28.
31	Uruguay	V. v. 29. Octob. 1840	bis 17. April 1843 u. w.	12 Monate.	A. D. G. K. P. Qb.	Marg. VI, 171.
32	Buenos-Ayres ⁸⁾	Erkl. v. 12. Mai 1837.			S. Bemerk.	Marg. VI, 1.

Erklärung der Zeichen.

- gegenseitige Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich aller Schiffsabgaben (wie Schiffszölle, Tonnen-gelder, Hafenabgaben, Lootsengebühren, Leuchtfeuerab-gaben, Quarantainekosten, Berglohn u. a.), sowohl bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen, als auch bei Fahrten von fremden Plätzen.
- gegenseitige Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich aller Schiffsabgaben (s. o.) bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen (und bei Ankunft in Ballast).
- gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Schiffe des andern Theils hinsichtlich der Schiffsabgaben auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr in den beider-seitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Ein-gangs-Waarenzölle sowohl bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen als bei Fahrten von fremden Plätzen.
- gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr in den beider-seitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Ein-gangs-Waarenzölle bei directer Fahrt von einem natio-nalen Hafen.
- gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr der Landeserzeug-nisse des andern Theils in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle.
- a: geknüpft an die Bedingung der directen Einfuhr aus einem nationalen Hafen.
- gegenseitige Gleichstellung der Ausfuhr in den beider-seitigen Schiffen hinsichtlich der Ausgangs-Waarenzölle sowohl bei directer Fahrt nach einem nationalen Hafen als auch bei Fahrten nach fremden Plätzen.
- gegenseitige Gleichstellung der Ausfuhr in den beider-seitigen Schiffen hinsichtlich der Ausgangs-Waarenzölle bei directer Fahrt nach einem nationalen Hafen.
- gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Einfuhr und Ausfuhr in den Schiffen des andern Theils, sowohl bei directem als indirectem Verkehr, auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Einfuhr der Landesproducte und Fabrikate des andern Theils hin-sichtlich der Zulassung und der Waarenzölle auf den Fuss der meistbegünstigten Nation;
- b: geknüpft an die Bedingung eventueller entsprechender Zugeständnisse für den Fall künftiger Handelsverträge mit andern Staaten und der gewünschten Theilnahme an hieraus sich ergebenden neuen Handelsvortheilen.
- gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Ausfuhr nach Hafen des andern Theils hinsichtlich der Ausgangs-zölle auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- gegenseitige allgemeine Gestattung der Cabotage für die beiderseitigen Schiffe.
- gegenseitige Zusicherung wegen Gestattung der Cabotage für Schiffe des andern Theils auf den Fuss der meist-begünstigten Nation.
- gegenseitige Gestattung des Anlaufens verschiedener Hä-fen und theilweisen Löschens und Ladens daselbst (com-merce d'échelle) für die beiderseitigen Schiffe.
- gegenseitige Begünstigung der beiderseitigen Schiffe hin-sichtlich der Schiffsabgaben beim Einlaufen eines Hafens in Nothfällen.
- gegenseitige allgemeine Zusicherung, dass etwa später dritten Staaten für ihren Handel und Schiffahrt ein-zuräumende weitere Vortheile auch dem andern Theile zugestanden werden sollen.
- b: s. oben zu K.
- gegenseitige allgemeine Zusicherung, dass etwa später dritten Staaten für ihre Schiffahrt einzuräumende weitere Vortheile auch dem andern Theile zugestanden werden sollen.
- s. oben zu K.

Bemerkungen.

Bemerkungen zu Tab. XVI, (Portugal).

- 1) Ausser mit Preussen hat Portugal auch mit den meisten übrigen Zollvereinsstaaten ähn-liche Verträge abgeschlossen. — Vgl. Bemerk. zu Tab. II, No. 16.
- 2) Vgl. die Bemerkungen zu Tab. IV, No. 16.
- 3) Vgl. Bemerk. zu Tab. V, No. 16.
- 4) Portugiesische Schiffe gehören hinsichtlich der Fahrt durch den Sund zu den nicht-privi-legirten Flaggen. S. im ersten Abschnitt IX, S. 7. — In sonstigen commerziellen Be-ziehungen (Schiffsabgaben und Waarenzölle) wird dagegen die Portugiesische Flagge als begünstigte angesehen (s. im ersten Abschnitte IX, S. 6), wie andererseits die Danischen Schiffe in Portugiesischen Hafen rücksichtlich der Schiffsabgaben der National-Flagge gleichgestellt werden. Dies ergibt sich aus einer Portugiesischen Verordnung v. 11. Oct. 1844 (Collecção official da legislação Portugueza. 1845, p. 713), worin es heisst: nos termos dos Tractados em vigor devem os navios dos Estados Unidos da America, os Brasileiros, Dinamarquesas, Ingleses, Prussianos, Suecos, e Turcos ser tractados como os nacionaes.
- 5) Vgl. Bemerk. zu Tab. X, No. 16 und die in der vorstehenden Bemerkung erwähnte Por-tugiesische Verordnung v. 11. Oct. 1844.
- 6) Der Vertrag enthält eine Menge specieller Bestimmungen, namentlich auch in Bezug auf den Verkehr mit den beiderseitigen Colonien. Vgl. Bemerk. zu Tab. XIII, No. 16.
- 7) Vgl. Uebersichts-Tabelle XV, No. 16.
- 8) Vgl. Bemerk. zu Tab. XXIV, No. 16.
- 9) Dieser Vertrag unterscheidet sich in seinem Inhalt wesentlich von den übrigen Türki-schen Handelstractaten, da er den Grundsatz der Reciprocität durchführt. In der Praxis dürfte jedoch für die Behandlung des Portugiesischen Handels in der Türkei daraus kein Unterschied hervorgehen.
- 10) Die Brasilianischen Schiffe werden hinsichtlich der Schiffsabgaben in Portugal gleich günstig wie die National-Flagge behandelt. S. die vorstehende Bemerkung 4.

Bemerkungen zu Tab. XVII, (Sardinien).

Marg. = Traités publics de la Royale Maison de Savoie avec les puissances étrangères depuis la paix de Chateau-Cambresis jusqu'à nos jours, publiés par ordre du Roi, par le Comte Solar de la Marguerite. T. I—VI. Tur. 1841—44.

- 1) Bei der Mehrzahl der von Sardinien abgeschlossenen Handels- und Schiffahrts-Verträge findet sich die ausdrückliche Erklärung, dass dieselben auch auf das Fürstenthum Mo-naco Anwendung finden.
- 2) Vgl. Bemerk. zu Tab. II, 17; III, 17; V, 17; VIII, 17; IX, 19 und die nachstehende Be-merkung 4.
- 3) Der Vertrag enthält ausserdem mehrere specielle Bestimmungen wegen Tarifiermässigen-gen, welche theilweise an die Bedingung der Einfuhr unter Sardinischer oder Französischer Flagge geknüpft sind. — Ein Additional-Artikel bestimmt, dass, obschon Artikel 5 des Vertrages die Colonien ausschliesse, doch die Schiffsabgaben in den Französischen Besitzungen in Nord-Afrika für Sardinische Schiffe, direct aus Sardinischen Hafen kommend, nicht erhöht werden sollen, so wie die Zollfreiheit daselbst für Cerealien, Schlacht-vieh u. a., aus Sardinischen Hafen in Sardinischen Schiffen importirt.
- 4) Wie bei den Verträgen mit Preussen, Hannover, Oldenburg, Dänemark, Schweden und Norwegen, den Vereinigten Staaten von Amerika, so ist auch in dem mit Toskana ab-geschlossenen abseiten Sardinien der Vorbehalt gemacht, für Getreide, Olivenöl und Weine, die aus Hafen des Schwarzen, Adriatischen und Mittelländischen Meeres bis zum Cap Tjafalgar direct eingeführt werden, gegenseitig Differenzialzölle beibehalten oder ein-führen zu dürfen, wodurch die Bestimmung D. in den genannten Verträgen modificirt wird.
- 5) Art. 8 des Vertrages bestimmt ausdrücklich, dass auch die Differenzialzölle auf Wein, Getreide, Oel etc. (welche theilweise, wie oben bemerkt, in der Mehrzahl der Sardini-schen Verträge vorbehalten werden) bei der Einfuhr in Päpstlichen Schiffen wegfallen sollen, wogegen im Kirchenstaate die bestehenden Abgaben für gewisse Gegenstände zu Gunsten der Sardinischen Flagge ermässigt werden. — Wegen Neapels vgl. Bemerk. zu Tab. XX, No. 17.
- 7) Wie in dem Vertrage mit dem Kirchenstaate, so ist auch in dem mit Russland die Bestim-mung D. ohne Vorbehalt des Fortbestandes einzelner Differenzialzölle festgestellt worden.
- 8) Die betreffenden Stellen aus der erwähnten Anerkennungs- und Reciprocitäts-Erklärung lauten im Original wie folgt:
„Declaro que en los puertos y territorio de Su Magestad el Rey de Cerdeña, el pabellon, Ministros, Autoridades, Agentes y subditos Argentinos gozaran en sus personas, y propiedades las inmunidades, consideraciones, y derechos, que conforme a la ley comun de las Naciones dispensa a cualquiera otra Nacion Goberana é independiente“ etc. —
„Admitida por S. E. el Señor Ministro, autorizado por el Señor Goberna-don y Capitan General de la Provincia, la precedente declaracion con la calidad que ella expresa de ser ratificada expresamente por Su Magestad el Rey de Cerdeña, habiendo acordado à nombre de su Gobierno, Encargado de las relaciones exteriores de las Provincias de la Confederacion las mis-mas inmunidades, consideracion y derechos al pabellon, Autoridades, Mini-stros, Agentes y subditos de Su Magestad el Rey de Cerdeña y el debito re-specto à las leyes y disposiciones particulares de la Nacion Sarda, de mismo modo, que la hace cos las de los demas Estados.“
- 9) Ausserdem hat Sardinien noch commerzielle Verträge mit Marokko am 6. Octob. 1825 (Marg. IV, 555) und mit Tunis am 22. Februar 1832 (Marg. V, 6; Mart. N. R. XIV, 21) bestim auf unbestimmte Zeit, abgeschlossen. Die Verträge enthalten eine Reihe specieller Bestimmungen, der letztere auch die Zusicherung der Theilnahme Sardinien an allen Begünstigungen und Erleichterungen, die irgend einer andern Nation gewährt werden.

№	Namen der Staaten.	Datum des Abschlusses.	Dauer des Vertrages.	Kündigungsfrist.	Hauptsächlicher Inhalt.	Wo abgedruckt.
XVIII. Toskana's Handels- und Schiffahrts-Verträge.						
1	Oesterreich	Erkl. v. 24. Apr. 1847.		6 Monate.	A. D. G. P.	Hand. Arch. II, 54.
10	Schweden und Norwegen ..	V. v. 18. Octb. 1847.	10 Jahre u. w.	12 Monate.	A. D. G.	Gazetta di Firenze d. 26. Oct. 1847. Oestr. Lloyd. 1847, No. 146.
12	Belgien ¹⁾	Erkl. v. 29. April 1847.			A.	Notificazione dalla Segreteria di Stato Governo di Livorno d. 29. Apr. 1847.
13	Grossbritannien ²⁾	V. v. 5. April 1847.	bis 1. Jan. 1857 u. w.	12 Monate.	A. E. G.	Hand.-Arch. II, 264.
14	Frankreich	V. v. 16. Febr. 1845.			P.	Oestr. Lloyd. 1845, No. 32.
17	Sardinien ³⁾	V. v. 5. Juni 1847.	bis 1. Juli 1857 u. w.	12 Monate.	A. D. G. K. O. P. Q b.	Hand.-Arch. II, 370.
19	Kirchenstaat	Erkl. v. 28. Febr. 1833 u. 23. Febr. 1847.			A. D. G.	Hand.-Arch. I, 417.
21	Türkei	V. v. 12. Febr. 1833.			(C. I. K. N. Q.)	Mart. N. R. XIII, 66.
23	Russland	Erkl. v. 9. April u. 14. Mai 1847.	8 Jahre u. w.	12 Monate.	A. D. G. P.	Hand.-Arch. II, 604.
24	Vereinigte Staaten v. A. ...	Erkl. v. 6. Aug. u. u. 1. Sept. 1836.			A. D. G.	Mart. N. R. XIII, 674.

XIX. Des Kirchenstaat's Handels- und Schiffahrts-Verträge.

1	Oesterreich	Erkl. v. 7. Juli 1845.			A.	Alman. nautico IV, 14.
2	Preussen	Erkl. v. 27. Oct. 1833 u. 22. Sept. 1834.			A. (D. G.)	Vgl. im ersten Abschnitt XIX u. Tab. II, No. 19. Mart. N. R. XV, 4.
9	Dänemark ¹⁾	Erkl. v. 7. Aug. 1832 u. 28. Febr. 1833.			A. D. G.	Vgl. im ersten Abschnitt IX u. XI Mart. N. R. XVI, 4.
10	Schweden und Norwegen ...	V. v. 21. Juli 1839.			A. D. G.	Vgl. Tab. X, No. 19.
12	Belgien	Erkl. v. 7. u. 11. April 1840.		12 Monate.	A. O.	Murh. N. R. I, 40.
13	Grossbritannien ²⁾	Erkl. v. 28. Febr. u. 26. Juni 1833.			B.	Vgl. im ersten Abschnitt XI.
17	Sardinien	V. v. 3. Juli 1847.	10 Jahren d. Ratif. u. w.	12 Monate.	A. D. G. K. O. P. Q b.	Hand.-Arch. II, 374.
18	Toskana	Erkl. v. 28. Febr. 1833 u. 23. Febr. 1847.			A. D. G.	Hand.-Arch. I, 417.
24	Vereinigte Staaten v. A.	Erkl. v. 28. Febr. 1833.			A. D. G.	Vgl. im ersten Abschnitt XI u. XXIV.

XX. Neapel's ¹⁾ Handels- und Schiffahrts-Verträge.

1	Oesterreich	V. v. 4. Juli 1847.	bis 3. Oct. 1845 u. w.	12 Monate.	B. Fa. H. K. O. Q b.	Hand.-Arch. I, 24.
2	Preussen ²⁾	V. v. 27. Jan. 1847.	bis 1. Jan. 1857 u. w.	12 Monate.	B. Fa. H. K. O. P. Q b.	Hand.-Arch. II, 1.
9	Dänemark ³⁾	V. v. 13. Jan. 1846.	10 Jahre n. d. Ratif. u. w.	12 Monate.	B. Fa. H. K. O. P. Q b.	Burs. Bibl. di com. Disp. XIX, 37.
13	Grossbritannien ⁴⁾	V. v. 25. Juni 1845.	10 Jahre n. d. Ratif. u. w.	12 Monate.	B. Fa. H. K. Q b.	Burs. XVI, 166. Oestr. Lloyd 1845 No. 83.
14	Frankreich ⁵⁾	V. v. 14. Juni 1845.	bis 19. Juli 1855 u. w.	12 Monate.	K. O. P. Q b.	Burs. XVII, 182. Oestr. Lloyd 1845 No. 92.
15	Spanien ⁶⁾	V. v. 15. Aug. 1817.	auf unbestimmte Zeit.		s. Bemerk.	Mart. & Cussy III, 344.
17	Sardinien ⁷⁾	V. v. 7. Febr. 1846.	bis 23. Febr. 1856 u. w.	12 Monate.	B. Fa. H. K. O. Q b.	Burs. XIX, 25. Oestr. Lloyd 1846 No. 39.
21	Türkei ⁸⁾	V. v. 16. Octob. 1827.				Mart. N. S. I, 678.
23	Russland	V. v. 13. Sept. 1845.	8 Jahre n. d. Ratif. u. w.	12 Monate.	B. Fa. H. K. O. Q b.	Burs. XVII, 226.
24	Vereinigte Staaten v. A. ⁹⁾ ..	V. v. 1. Decemb. 1845.	10 Jahre u. w.	12 Monate.	B. Fa. H. K. O. P. Q b.	Burs. XIX, 31. Oestr. Lloyd 1846 No. 155.

Handels- und Schifffahrts-Verträge (i. J. 1847.)

Erklärung der Zeichen.

- g**: gegenseitige Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich aller Schiffsabgaben (wie Schiffszölle, Tonnengelder, Hafenabgaben, Lootsengebühren, Leuchtfeuerabgaben, Quarantainekosten, Berglohn u. a.), sowohl bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen, als auch bei Fahrten von fremden Plätzen.
- i**: gegenseitige Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich aller Schiffsabgaben (s. o.) bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen (und bei Ankunft in Ballast).
- z**: gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Schiffe des andern Theils hinsichtlich der Schiffsabgaben auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- e**: gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle sowohl bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen als bei Fahrten von fremden Plätzen.
- u**: gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen.
- l**: gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr der Landeserzeugnisse des andern Theils in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle.
- a**: geknüpft an die Bedingung der directen Einfuhr aus einem nationalen Hafen.
- s**: gegenseitige Gleichstellung der Ausfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Ausgangs-Waarenzölle sowohl bei directer Fahrt nach einem nationalen Hafen als auch bei Fahrten nach fremden Plätzen.
- h**: gegenseitige Gleichstellung der Ausfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Ausgangs-Waarenzölle bei directer Fahrt nach einem nationalen Hafen.
- o**: gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Einfuhr und Ausfuhr in den Schiffen des andern Theils, sowohl bei directem als indirectem Verkehr, auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- k**: gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Einfuhr der Landesproducte und Fabrikate des andern Theils hinsichtlich der Zulassung und der Waarenzölle auf den Fuss der meistbegünstigten Nation;
- b**: geknüpft an die Bedingung eventueller entsprechender Zugeständnisse für den Fall künftiger Handelsverträge mit andern Staaten und der gewünschten Theilnahme an hieraus sich ergebenden neuen Handelsvortheilen.
- d**: gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Ausfuhr nach Häfen des andern Theils hinsichtlich der Ausgangszölle auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- n**: gegenseitige allgemeine Gestaltung der Cabotage für die beiderseitigen Schiffe.
- v**: gegenseitige Zusicherung wegen Gestaltung der Cabotage für Schiffe des andern Theils auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- p**: gegenseitige Gestattung des Anlaufens verschiedener Häfen und theilweisen Löschens und Ladens daselbst (commerce d'échelle) für die beiderseitigen Schiffe.
- r**: gegenseitige Begünstigung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich der Schiffsabgaben beim Einlaufen eines Hafens in Nothfällen.
- q**: gegenseitige allgemeine Zusicherung, dass etwa später dritten Staaten für ihren Handel und Schifffahrt einzuräumende weitere Vortheile auch dem andern Theile zugestanden werden sollen.
- h**: s. oben zu K.
- i**: gegenseitige allgemeine Zusicherung, dass etwa später dritten Staaten für ihre Schifffahrt einzuräumende weitere Vortheile auch dem andern Theile zugestanden werden sollen.
- h**: s. oben zu K.

Bemerkungen.

Bemerkungen zu Tab. XVIII. (Toskana).

- 1) Die erwähnte Erklärung v. April 1847 in Bezug auf die Gleichstellung der Belgischen Schiffe mit der National-Flagge ist nur provisorisch während der Dauer der obschwebenden Verhandlungen über einen förmlichen Handels- und Schifffahrts-Vertrag.
- 2) Ausser der Bestimmung **E.** wegen der Einfuhr wird durch Art. 3 noch allgemein festgesetzt: „Alle Gegenstände irgend einer Art, welche in die Häfen von Toskana auf Britischen, oder in die Häfen von Grossbritannien auf Toskanischen Schiffen gesetzmässig eingeführt werden dürfen, sollen bei ihrer Einfuhr denselben Eingangs-Abgaben unterworfen und zu denselben Begünstigungen berechtigt sein, ihre Einfuhr mag auf Schiffen des einen oder des andern Landes erfolgen“. — Der Vertrag findet auch auf Malta, Gibraltar und die Republik der Jonischen Inseln Anwendung. Eine Parlaments-Acte der letzteren v. 24. April 1847 hat nämlich verfügt: „Toskanische Schiffe werden auf Grund der von diesem Staate gewährten Reciprocität in Jonischen Häfen, sowohl rücksichtlich der See- als auch rücksichtlich der Zollabgaben mit den nationalen Schiffen auf gleichen Fuss behandelt.“
- 3) Vgl. Bemerk. zu Tab. XVII, No. 18.

Bemerkungen zu Tab. XIX. (Kirchenstaat).

- 1) Unter den Staaten, deren Schiffe hinsichtlich der Fahrt durch den Sund und die Belte zu den privilegierten Nationen gehören, findet sich der Kirchenstaat nicht mit aufgeführt. Vgl. im ersten Abschnitt IX.
- 2) Vgl. Bemerk. zu Tab. XIII, No. 19. — Auch Jonische Schiffe werden in Gemässheit der Päpstlichen Declaration v. 28. Febr. 1833 zu den privilegierten Flaggen gerechnet.

Bemerkungen zu Tab. XX. (Neapel).

Burs. = Bursotti. Bibliotheca di commercio. Napoli 1841 ff.

- 1) Vgl. Bemerk. zu Tab. I, No. 20. — Nach dem strengen Wortlaute der Neapolitanischen Verträge, in Bezug auf die gegenseitigen Begünstigungen hinsichtlich der Einfuhr, scheint nur **Fa.** stipulirt zu sein; in der Praxis dürfte jedoch statt dessen **E.** substituirt werden. Aus dieser Auffassung erklärt sich die Abweichung in einigen der vorangegangenen Tabellen zu No. 20, wo diese letztere Bestimmung angegeben ist.
- 2) Vgl. Bemerk. zu Tab. II, No. 20. — Die abseiten des Deutschen Zollvereins an Neapel bewilligte specielle Gegenleistung besteht darin, dass die zur Zeit für Oel in Fässern bestehende Eingangsabgabe um 20 pCt. ermässigt wird. — Art. 22 des Vertrags bestimmt: „Jeder Deutsche Staat, welcher dem Zollverein beitreten wird, soll als mitvertragender Theil bei dem gegenwärtigen Vertrage angesehen werden“.
- 3) Der Neapolitanischen Flagge werden durch den Vertrag, hinsichtlich der Fahrt durch den Sund, so wie des Verkehrs mit den Danischen Besitzungen, die Rechte der meistbegünstigten Nation zugesichert.
- 4) Die Bestimmungen des Vertrages finden auch Anwendung auf Malta und Gibraltar, sowie ebenfalls auf die Republik der Jonischen Inseln. Vgl. im ersten Abschnitt III, S. 17.
- 5) Vgl. Bemerk. zu Tab. XIV, No. 20.
- 6) Der Vertrag v. 15. Aug. 1817 enthält, wie bereits in der Uebersicht der Spanischen Handelsverträge bei No. 19 bemerkt, nur Verbindlichkeiten für Neapel, welches sich, ausser zu einer speciellen Tarifiermässigung, noch verbindlich gemacht hat, die Unterthanen, den Handel und die Schifffahrt Spaniens stets auf den Fuss der meistbegünstigten Nation zu behandeln.
- 7) Indem Sardinien auch auf die in andern Verträgen (s. Bemerk. zu Tab. XVII, No. 18) vorbehaltenen Differenzialzölle zu Gunsten seiner National-Schiffe, Neapel gegenüber, verzichtet, wird von diesem Staate den in Sardinischen Schiffen aus Sardinischen Häfen eingeführten Sardinischen Erzeugnissen der für die National-Flagge bestehende Zollrabatt von 10 pCt. bewilligt.
- 8) Der Vertrag vom 16. Octob. 1827 enthält nur Bestimmungen hinsichtlich der Schifffahrt nach dem Schwarzen Meere. — Für die sonstigen commerciellen Beziehungen Neapels zum Türkischen Reiche gilt noch der ältere Vertrag v. 7. April 1740. (Hauterive & Cussy II, 2, 233), erneuert am 31. Jan. 1799. (Mart. N. R. VI, 575.)
- 9) Die Vereinigten Staaten haben noch die specielle Concession gemacht, die Eingangsabgaben auf die direct eingehenden Neapolitanischen Weine auf die für die Weine der meistbegünstigten Nation bestehenden Zollsätze zu ermässigen. —

XXII. Griechenland's; XXIII. Russland's

Nr.	Namen der Staaten.	Datum des Abschlusses.	Dauer des Vertrages.	Kündigungsfrist.	Hauptsächlicher Inhalt.	Wo abgedruckt.
XXII. Griechenland's Handels- und SchiffahrtsVerträge.						
1	Oesterreich	V. v. 20. Febr. 1835.	bis 28. Aug. 1845 u. w.	12 Monate.	A. D. G. Kb.	Mart. N. R. XII, 744; XIV, 92.
2	Preussen ¹⁾	V. v. 31. Juli 1839.	bis 23. Nov. 1849 u. w.	12 Monate.	A. D. G. Kb. O. Qb.	Murh. N. R. I, 581.
3	Hannover	V. v. 29. Jan. 1846.	7 Jahre n. d. Ratif. u. w.	12 Monate.	A. D. G. K. M. O. P. Q.	Anh. II, No. 12.
4	Oldenburg ²⁾	Erkl. v. 2. Mai 1842.	6 Jahre n. d. Ratif. u. w.	12 Monate.	A. D. G. K. M. O. P. Q.	Anh. III, No. 10. S. Bemerk.
6	Hamburg	Erkl. v. 10. Febr. u. 10. Oct. 1836.			A.	Anh. I, No. 24.
7	Lübeck	Erkl. v. 16. Jan. 1836.			A.	Anh. I, No. 25.
8	Bremen ³⁾	V. v. 31. Mai 1843.	bis 15. Dec. 1856 u. w.	12 Monate.	A. D. G. K. N. O. P. Qb.	Anh. I, No. 26. Murh. V, 480.
9	Dänemark	V. v. 3. Dec. 1843 u. 31. Octob. 1846.	bis 28. Dec. 1856 u. w.	12 Monate.	A. D. G. Kb. N.	Hand.-Arch. I, 307.
10	Schweden und Norwegen ..	V. v. 4. Dec. 1836. Add.-Art. v. 26. Juli 37.	10 Jahre n. d. Ratif. u. w.	12 Monate.	A. D. G. Kb. O. P.	Mart. N. R. XV, 146, 295.
11	Niederlande	V. v. 10. Febr. 1843.	bis 15. Juni 1852 u. w.	12 Monate.	A. E. H. K. O. P. Qb.	Murh. N. R. V, 24.
12	Belgien	V. v. 13. Sept. 1840.	6 Jahre n. d. Ratif. u. w.	12 Monate.	A. E. G. K. O. P. Qb.	Murh. N. R. I, 362.
13	Grossbritannien ⁴⁾	V. v. 4. Octob. 1837.	10 Jahre u. w.	12 Monate.	A. E. F. G.	Herts. Comm. Treaties, V, 288.
24	Vereinigte Staaten v. A.	V. v. 10. Dec. 1837.	10 Jahre n. d. Ratif. u. w.	12 Monate.	A. D. G. K. O. P.	Mart. N. R. XV, 300.
XXIII. Russland's Handels- und Schiffahrts-Verträge.						
1	Oesterreich ¹⁾	V. v. 8. Juli 1846.	8 Jahre n. d. Ratif. u. w.	12 Monate.	A. D. G.	Hand.-Arch. I, 162.
2	Preussen ²⁾	Erkl. v. 9. Juli 1842.			A. D. G.	Murh. N. R. III, 408.
3	Hannover	Erkl. v. 30. Aug. 1845.			A. D. G.	Anh. II, No. 13.
4	Oldenburg	Erkl. v. 7. Febr. 1834.			A. D. G.	S. Bemerk. zu Tab. IV, No. 23.
5	Mecklenburg-Schwerin	Erkl. v. 3. März 1838.			A. D. G.	Anh. IV, No. 11.
6	Hamburg	Erkl. v. 10. Nov. 1833 u. 27. Octb. 1845.			A. D. G.	Anh. I, No. 29.
7	Lübeck	Erkl. v. 9. Febr. 1833 u. 27. Oct. 1845.			A. D. G.	Anh. I, No. 30; I, No. 29.
8	Bremen	Erkl. v. 13. Janr. 1834 u. 27. Oct. 1845.			A. D. G.	Anh. I, No. 31; I, No. 29. Murh. N. R. I, 537.
9	Dänemark ³⁾	V. v. 8. Octob. 1782 u. 14. Oct. 1831.	auf unbestimmte Zeit.		C. I. K. N. Q.	Mart. R. II, 284; N. R. IX, 537.
10	Schweden und Norwegen ⁴⁾	V. v. 8. Mai 1838.	bis 20. Aug. 1848 u. w.	12 Monate.	A. D. G.	Mart. N. R. XV, 580.
11	Niederlande ⁵⁾	V. v. 1. Sept. 1846.	bis 10. Oct. 1854 u. w.	12 Monate.	A. E. H. K. O. P. Qb.	Hand.-Arch. I, 32.
13	Grossbritannien ⁶⁾	V. v. 11. Jan. 1843.	bis 31. Jan. 1853 u. w.	12 Monate.	A. E. F. G. P. Qb.	Murh. N. R. V, 8.
14	Frankreich ⁷⁾	V. v. 4. Sept. 1846.	3 Jahre u. w.	resp. 6 und 12 Monate.	(B. F.) G. K. L. O. P. Qb.	Hand.-Arch. I, 138.
17	Sardinien ⁸⁾	V. v. 12. Dec. 1845.	8 Jahre n. d. Ratif. u. w.	12 Monate.	A. D. G. O. P.	Oestr. Lloyd 1846, No. 36.
18	Toskana	Erkl. v. 9. April u. 14. Mai 1847.	8 Jahre u. w.	12 Monate.	A. D. G.	St. Petersburg. Senats-Zeitg. v. 9. April 1847. Hand.-Arch. II, 601.
20	Neapel ⁹⁾	V. v. 13. Sept. 1845.	8 Jahre n. d. Ratif. u. w.	12 Monate.	B. Fa. H. K. O. Qb.	Bursotti Bibl. di comm. XVII, 226.
21	Türkei ¹⁰⁾	V. v. 30. April 1846.	10 Jahre u. w.	12 Monate.	Specielle Bestimmungen s. Bemerk.	Hamb. Börsenh. L. 1846, No. 10353.
22	Griechenland	Erkl. v. 29. März 1835.			A. D. G.	
24	Vereinigte Staaten v. A.	V. v. 6. Dec. 1832.	bis 1. Jan. 1839 u. w.	12 Monate.	A. D. G. K. Qb.	Mart. N. R. X, 604.
30	Brasilien ¹¹⁾	Erkl. v. J. 1847.			A. D.	Hand.-Arch. I, 325.

Erklärung der Zeichen.

- gegenseitige Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich aller Schiffsabgaben (wie Schiffszölle, Tonnengelder, Hafenabgaben, Lootsengebühren, Leuchtfeuerabgaben, Quarantainekosten, Berglohn u. a.), sowohl bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen, als auch bei Fahrten von fremden Plätzen.
- gegenseitige Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich aller Schiffsabgaben (s. o.) bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen (und bei Ankunft in Ballast.)
- gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Schiffe des andern Theils hinsichtlich der Schiffsabgaben auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle sowohl bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen, als bei Fahrten von fremden Plätzen.
- gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen.
- gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr der Landeserzeugnisse des andern Theils in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle.
- a: geknüpft an die Bedingung der directen Einfuhr aus einem nationalen Hafen.
- gegenseitige Gleichstellung der Ausfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Ausgangs-Waarenzölle sowohl bei directer Fahrt nach einem nationalen Hafen als auch bei Fahrten nach fremden Plätzen.
- gegenseitige Gleichstellung der Ausfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Ausgangs-Waarenzölle bei directer Fahrt nach einem nationalen Hafen.
- gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Einfuhr und Ausfuhr in den Schiffen des andern Theils, sowohl bei directem als indirectem Verkehr, auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Einfuhr der Landesproducte und Fabrikate des andern Theils hinsichtlich der Zulassung und der Waarenzölle auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- b: geknüpft an die Bedingung eventueller entsprechender Zugeständnisse für den Fall künftiger Handelsverträge mit andern Staaten und der gewünschten Theilnahme an hieraus sich ergebenden neuen Handelsvortheilen.
- gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Ausfuhr nach Hafen des andern Theils hinsichtlich der Ausgangs-zölle auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- gegenseitige allgemeine Gestattung der Cabotage für die beiderseitigen Schiffe.
- gegenseitige Zusicherung wegen Gestattung der Cabotage für Schiffe des andern Theils auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- gegenseitige Gestattung des Anlaufens verschiedener Hafen und theilweisen Löschens und Ladens daselbst (commerce d'échelle) für die beiderseitigen Schiffe.
- gegenseitige Begünstigung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich der Schiffsabgaben beim Einlaufen eines Hafens in Nothfällen.
- gegenseitige allgemeine Zusicherung, dass etwa später dritten Staaten für ihren Handel und Schiffahrt einzuräumende weitere Vortheile auch dem andern Theile zugestanden werden sollen.
- b: s. oben zu K.
- gegenseitige allgemeine Zusicherung, dass etwa später dritten Staaten für ihre Schiffahrt einzuräumende weitere Vortheile auch dem andern Theile zugestanden werden sollen.
- b: s. oben zu K.

Bemerkungen.

- 4) Da Griechenland in Gemässheit des Vertrages die Rechte der meistbegünstigten Nation in Anspruch nehmen kann, so ist die Griechische Flagge, in gleicher Weise wie die Amerikanische, zur Frachtfahrt von dem Vereinigten Königreiche nach dem Britischen Ostindien berechtigt. — In den Hafen der Jonischen Inseln werden unter Gewährung der vollen Reciprocität abseiten Griechenlands die Griechischen Schiffe und deren Ladungen, hinsichtlich der Schiffsabgaben und der Waarenzölle gleich günstig wie die National-Flagge behandelt. Vgl. im ersten Abschnitt XIII, S. 17.
- 5) Ausser den in der Tabelle angegebenen Verträgen und Declarationen ist noch zu bemerken, dass Griechenland mit Sardinien am 7. Januar 1839 wegen gegenseitiger Behandlung der beiderseitigen Nothhafner eine Uebereinkunft abgeschlossen hat. S. Tab. XVII, No. 22. — Im Kirchenstaate wird die Griechische Flagge der nationalen gleichgestellt. S. im ersten Abschnitt XIX, Anmerkung. — Wegen der commerciellen Beziehungen Griechenlands zu der Türkei vgl. die Nachweisung im ersten Abschnitte XXI. In Russland werden die Griechischen Schiffe und deren Ladungen von den durch den Kaiserl. Ukas v. 1. Juli 1845 angeordneten Differenzial-Lastgeldern und Waarenzöllen nicht betroffen, in Gemässheit einer früheren Reciprocitäts-Declaration v. 29. März 1835, welche nicht publicirt zu sein scheint.

Bemerkungen zu Tab. XXIII. (Russland.)

- 1) In Betreff der Donau-Schiffahrt haben Russland und Oesterreich den 13. Juli 1840 für die Dauer von 10 Jahren eine besondere Convention abgeschlossen. Der Grundsatz der freien Donau-Schiffahrt ist jedoch als permanent erklärt worden. Murh. N. R. 1, 208.
- 2) Vgl. Bemerk. zu Tab. II, No. 23.
- 3) Die Russischen Schiffe gehören in Folge der Verträge von 1782 und 1831 zu den für die Fahrt durch den Sund und die Belte privilegirten Flaggen. Die Verträge enthalten ausserdem eine Menge specieller Bestimmungen.
- 4) Vgl. Bemerk. zu Tab. X, No. 23.
- 5) Specielle Concessionen zu Gunsten der Russischen Schiffahrt sind durch Art. 7 des Vertrages festgestellt, nämlich: Russische Unterthanen und Schiffe haben das Recht, die Küstenschiffahrt im ganzen Umfange des Königreichs der Niederlande in Europa, gemeinschaftlich mit den nationalen Schiffen und unter denselben Bedingungen zu betreiben. — Russischen Schiffen, welche von einem Hafen Russlands kommen und die wenigstens zur Hälfte mit Hanf, Flachs, Holz, Theer oder Pech beladen sind, wird eine Verminderung von 20 pCt. von den Lootsengeldern zu Theil, welche die nationalen Schiffe gemäss des allgemeinen Tarifs zu bezahlen haben. — Das aus den Hafen Russlands oder Finlands in die Hafen der Niederlande auf Russischen oder Niederländischen Schiffen eingeführte Getraide, geniesst ausser dem Abzug von 2 Fl. pr. Last von den Einfuhrabgaben, welcher der nationalen Flagge bewilligt ist, eine ausserordentliche Verminderung von 10 pCt. der genannten Abgaben, wie solche von den nationalen Schiffen zu entrichten sind. — Russische Erzeugnisse sollen in den Niederländischen Colonien alle die Vortheile geniessen, welche der meistbegünstigten europäischen Nation bewilligt sind.
- 6) Vgl. Bemerk. zu Tab. XIII, No. 23. — Art. 3 bestimmt, dass für die Russischen Schiffahrtsbeziehungen zum Britischen Reiche die Mündungen der Weichsel, des Niemen oder jedes andern Flusses, der in Russischen Staaten entspringt, den Russischen Hafen ganz gleich gestellt werden sollen, so lange nämlich die Britischen Schiffe daselbst nicht ungünstiger behandelt werden, als die Russischen. — In Gemässheit des Vertrages sind die Russischen Schiffe auch zur Frachtfahrt zwischen Grossbritannien und dem Britischen Ostindien berechtigt. Vgl. im ersten Abschnitt XIII, S. 16. — Die gegenseitige Behandlung der Russischen und Jonischen Flagge in den beiderseitigen Hafen ist seit dem 1. Januar 1846 angeordnet worden.
- 7) Vgl. Bemerk. zu Tab. XIV, No. 23. — Von der Bestimmung **B. E.** sind durch Art. 3 des Vertrages die Schiffe ausgenommen, welche mit Ladung von einem Französischen Hafen des Mittelmeeres nach irgend einem Hafen Russlands gehen, und diejenigen, welche mit Ladung von einem Russischen Hafen des Schwarzen Meeres oder des Asowschen Meeres nach irgend einem Hafen Frankreichs gehen. Zwei Separat-Artikel enthalten noch besondere, jedoch nicht erhebliche Vorbehalte.
- 8) Vgl. Bemerk. zu Tab. XVII, No. 23.
- 9) Russische Erzeugnisse in Russischen oder Neapolitanischen Schiffen aus Russland eingeführt geniessen einen Zollrabatt von 10 pCt. auf den Betrag der tarifmässigen Eingangsabgaben.
- 10) Die alten Privilegien und tractatmässigen Vorrechte der Russischen Unterthanen und Flagge, namentlich der Handelsvertrag v. 10. Juni 1783 und Art. 7 des Tractats von Adrianopel werden durch den neuen Vertrag von 1846 bestätigt. Im Allgemeinen werden die Bestimmungen des Britisch-Türkischen Vertrages von 1838 (s. im ersten Abschnitt XXI) angenommen. — In Aegypten soll der Russische Handel die Rechte der meistbegünstigten Nation geniessen. Art. 15. — Russland verspricht (Art. 17) die Unterthanen und Kaufleute der Pforte, ihre Handelsfahrzeuge und Erzeugnisse nach denjenigen Bestimmungen zu behandeln, welche für die meistbegünstigte Nation in Anwendung sind. — 6 Monate vor Ablauf des Vertrages haben die beiden Höfe sich gegenseitig über die Fortdauer oder etwaige Aenderungen des Vertrages zu erklären.
- 11) Eine am 28. Januar 1847 erlassene Verfügung an die Russischen Zollämter bestimmt, dass Schiffe unter Brasilianischer Flagge und die auf denselben ankommenden Waaren nur solchen Schiffs- und Zollabgaben unterworfen sein sollen, welche auch von Russischen Schiffen und deren mitgebrachten Waaren erhoben werden, indem in Brasilien die Russische Flagge der einheimischen in obiger Hinsicht gleichgestellt worden ist. Hand. Arch. I, 325.
- 12) Die commerciellen Beziehungen zwischen Russland und China sind durch einen Vertrag v. J. 1728 regulirt worden. — Zwischen Russland und Persien findet in Folge des Vertrages vom 22. Febr. 1828 von Tourkmanthai (Mart. N. R. VII, 564; Mart. et Cussy IV, 144) gegenseitig eine Behandlung der beiderseitigen Unterthanen in commercieller Beziehung auf den Fuss der meistbegünstigten Nation statt.

Bemerkungen zu Tab. XXII. (Griechenland.)

- 1) Der Vertrag ist nicht mit Preussen allein, sondern mit den Zollvereinsstaaten abgeschlossen worden.
- 2) Die zwischen Griechenland und Oldenburg ausgewechselten ausführlichen commerciellen Reciprocitäts-Declarationen vom Jahre 1842 sind kürzlich in der Oldenburgischen Gesetzsammlung vom Jahre 1847 publicirt worden, wonach die Angabe zu Tab. IV, No. 22 und im Anhang III, No. 23 nachträglich zu berichtigen ist.
- 3) Der Vertrag v. 31. Mai 1843 ist ursprünglich von Griechenland mit den drei Hansestädten gemeinschaftlich abgeschlossen, die Ratification jedoch bis jetzt nur mit Bremen ausgewechselt worden.

XXIV. Der Vereinigten Staaten von Amerika

Nr.	Namen der Staaten.	Datum des Abschlusses.	Dauer des Vertrages.	Kündigungsfrist.	Hauptsächlicher Inhalt.	Wo abgedruckt.
1	Oesterreich	V. v. 27. Aug. 1829.	bis 10. Febr. 1841 u. w.	12 Monate.	A. D. G. K. Q b.	C. A. VIII, 946. Ell. I, 530. H. m. III, 459. Mart. N. R. IX, 108.
2	Preussen	V. v. 1. Mai 1828.	bis 14. März 1841 u. w.	12 Monate.	A. D. G. K. Q b.	C. A. VIII, 924. Ell. I, 378. Mart. N. R. VII, 615.
3	Hannover ¹⁾	V. v. 10. Juni 1846.	12 Jahre u. w.	12 Monate.	A. D. G. K. L. Q b.	Anh. II, No. 14. Hand.-Arch. 400. H. m. m. XVI, 611.
4	Oldenburg ²⁾	V. v. 10. Juni 1846 u. Erkl. v. 24. März 1847.	12 Jahre u. w.	12 Monate.	A. D. G. K. L. Q b.	Anh. III, No. 11. Hand.-Arch. 408.
5	Mecklenburg-Schwerin	Erkl. v. 13. Nov. 1834 u. 28. April 1835.			A. D. G.	C. A. 24, 2, S. 147. Anh. IV, No. 12. Mart. N. R. XIII, 495.
6	Hamburg ³⁾	V. v. 20. Dec. 1827 u. 4. Juni 1828.	12 Jahre u. w.	12 Monate.	A. D. G. K. L. Q b.	C. A. VIII, 896, 906. Ell. I, 480. Mart. N. R. VII, 362.
7	Lübeck	V. v. 20. Dec. 1827 u. 4. Juni 1828.	12 Jahre u. w.	12 Monate.	A. D. G. K. L. Q b.	C. A. VIII, 896, 906. Ell. I, 480. Mart. N. R. VII, 362.
8	Bremen	V. v. 20. Dec. 1827 u. 4. Juni 1828.	12 Jahre u. w.	12 Monate.	A. D. G. K. L. Q b.	C. A. VIII, 896, 906. Ell. I, 480. Mart. N. R. VII, 362.
9	Dänemark ⁴⁾	V. v. 26. April 1826.	10 Jahre n. d. Ratif. u. w.	12 Monate.	A. D. G. K. O. Q b.	C. A. 19, 2. App. 1. Ell. I, 448. Mart. et Cussy, IV, 18.
10	Schweden und Norwegen ⁵⁾	V. v. 4. Juli 1827.	10 Jahre n. d. Ratif. u. w.	12 Monate.	A. D. G. K. O. P.	C. A. VIII, 868. Ell. I, 208. Mart. N. R. VII, 271.
11	Niederlande ⁶⁾	V. v. 19. Jan. 1839.	bis 4. Juli 1850 u. w.	12 Monate.	B. E. H.	C. A. 26, 1. App. 105. H. m. m. I, 352. Mart. N. R. XVI, 404.
12	Belgien ⁷⁾	V. v. 10. Nov. 1845.	bis 30. März 1846 u. w.	12 Monate.	A. E. G. K. N. P. Q b.	C. A. 29, 1. S. 196. H. m. m. XIV, 564. M. c. XXI, 55.
13	Grossbritannien ⁸⁾	V. v. 3. Juli 1815 u. 6. Aug. 1827.	bis 20. Oct. 1828 u. w.	12 Monate.	A. F. H. K. L.	C. A. VIII, 890. Ell. I, 276. Mart. N. R. II, 582; IV, 571; VII, 475.
14	Frankreich ⁹⁾	V. v. 24. Juni 1822.	bis 1. Oct. 1824 u. w.	12 Monate.	Specielle Bestimmungen s. Bemerk.	C. A. 17, 2. App. 19. Ell. I, 126. Mart. N. R. VI, 129.
15	Spanien ¹⁰⁾					
16	Portugal ¹¹⁾	V. v. 26. Aug. 1840.	6 Jahre u. w.	12 Monate.	A. F. G. K. L. Q b.	C. A. 27, 1. App. 44. H. m. m. V, 273. Murh. N. R. I, 338.
17	Sardinien ¹²⁾	V. v. 26. Nov. 1838.	bis 18. März 1840 u. w.		A. D. G. K. O. P. Q b.	C. A. 26, 1. App. 91. Mart. N. R. XVI, 266.
18	Toskana	Erkl. v. 6. Aug. u. 1. Sept. 1836.			A. D. G. K.	C. A. 24, 2, 148. Mart. N. R. XII, 674.
19	Kirchenstaat	Päbstl. Erkl. v. 28. Febr. 1833.			A. D. G.	Vgl. im ersten Abschnitt XIX.
20	Neapel ¹³⁾	V. v. 1. Dec. 1845.	10 Jahre u. w.	12 Monate.	B. Fa. H. K. O. P. Q b.	C. A. 29, 1. App. 228. H. m. m. XIV, 561.
21	Türkei	V. v. 27. Mai 1830.			(C. I. K. N. Q.)	C. A. VIII, 991. Ell. I, 521. Mart. N. R. IX, 77.
22	Griechenland	V. v. 10. Dec. 1837.	bis 13. Juni 1848 u. w.	12 Monate.	A. D. G. K. O.	C. A. 25, 3. App. 1. Mart. N. R. XV, 300.
23	Russland ¹⁴⁾	V. v. 6. Dec. 1832.	bis 1. Jan. 1839 u. w.	12 Monate.	A. D. G. K. Q b.	C. A. 23, 1. App. 1. Ell. I, 537. Mart. N. R. X, 604.
25	Mexico	V. v. 5. April 1831.	8 Jahre n. d. Ratif. u. w.	12 Monate.	A. F. H. I.	C. A. VIII, 952. Ell. II, 81. Mart. N. R. X, 322.
26	Central-America	V. v. 5. Dec. 1825.	12 Jahre n. d. Ratif.		A. D. G. K.	C. A. 19, 2. App. 8. Ell. II, 41. Mart. N. R. VI, 825.
27	Hayti ¹⁵⁾					
28	Neugranada ¹⁶⁾	V. v. 3. Oct. 1824.	12 Jahre n. d. Ratif.		C. I. K. Q.	C. A. 19, 1, 104. Ell. II, 19. Mart. N. R. VI, 984. N. S. II, 412.
29	Venezuela	V. v. 26. Jan. 1836.	12 Jahre n. d. Ratif. u. w.	12 Monate.	A. D. G. K. Q b.	C. A. 24, 1. App. 4. Mart. N. R. XIII, 544.
30	Brasilien ¹⁷⁾					
31	Uruguay					
32	Buenos-Ayres					
33	Chili ¹⁸⁾	V. v. 16. Mai 1832 u. Add.-Art. v. 1. Sept. 33.	bis 29. April 1846 u. w.	12 Monate.	C. I. K. Q.	C. A. 23, 1. App. 13. Mart. N. R. XI, 438, 477.
34	Bolivia	V. v. 13. Nov. 1836.	bis 28. Mai 1850 u. w.	12 Monate.	C. I. K. Q b.	C. A. 25, 3. App. 14.
35	Peru	V. v. 13. Nov. 1836.	bis 28. Mai 1850 u. w.	12 Monate.	C. I. K. Q b.	C. A. 25, 3. App. 14.
36	Ecuador	V. v. 13. Juni 1839.	bis 9. April 1854 u. w.	12 Monate.	A. D. G. K. P. Q b.	C. A. 27, 3. App. 1. Murh. N. R. IV, 295.
37	China ¹⁹⁾	V. v. 3. Juli 1844.			C. I. K. Q.	C. A. 29, 1. App. 207. H. m. m. XIV, 93.

Handels- und Schiffahrts-Verträge (i. J. 1847).

Erklärung der Zeichen.

- 1** gegenseitige Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich aller Schiffsabgaben (wie Schiffszölle, Tonnengelder, Hafenabgaben, Lootsengebühren, Leuchtfeuerabgaben, Quarantainekosten, Berglohn u. a.), sowohl bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen, als auch bei Fahrten von fremden Plätzen.
- 2** gegenseitige Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich aller Schiffsabgaben (s. o.) bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen (und bei Ankunft in Ballast).
- 3** gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Schiffe des andern Theils hinsichtlich der Schiffsabgaben auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- 4** gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle sowohl bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen als bei Fahrten von fremden Plätzen.
- 5** gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle bei directer Fahrt von einem nationalen Hafen.
- 6** gegenseitige Gleichstellung der Einfuhr der Landeserzeugnisse des andern Theils in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Zulassung und der Eingangs-Waarenzölle.
- a:** geknüpft an die Bedingung der directen Einfuhr aus einem nationalen Hafen.
- 7** gegenseitige Gleichstellung der Ausfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Ausgangs-Waarenzölle sowohl bei directer Fahrt nach einem nationalen Hafen als auch bei Fahrten nach fremden Plätzen.
- 8** gegenseitige Gleichstellung der Ausfuhr in den beiderseitigen Schiffen hinsichtlich der Ausgangs-Waarenzölle bei directer Fahrt nach einem nationalen Hafen.
- 9** gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Einfuhr und Ausfuhr in den Schiffen des andern Theils, sowohl bei directem als indirectem Verkehr, auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- 10** gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Einfuhr der Landesproducte und Fabrikate des andern Theils hinsichtlich der Zulassung und der Waarenzölle auf den Fuss der meistbegünstigten Nation;
- b:** geknüpft an die Bedingung eventueller entsprechender Zugeständnisse für den Fall künftiger Handelsverträge mit andern Staaten und der gewünschten Theilnahme an hieraus sich ergebenden neuen Handelsvortheilen.
- 11** gegenseitige Zusicherung der Behandlung der Ausfuhr nach Hafen des andern Theils hinsichtlich der Ausgangs-zölle auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- 12** gegenseitige allgemeine Gestaltung der Cabotage für die beiderseitigen Schiffe.
- 13** gegenseitige Zusicherung wegen Gestaltung der Cabotage für Schiffe des andern Theils auf den Fuss der meistbegünstigten Nation.
- 14** gegenseitige Gestaltung des Anlaufens verschiedener Häfen und theilweisen Löschens und Ladens daselbst (commerce d'échelle) für die beiderseitigen Schiffe.
- 15** gegenseitige Begünstigung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich der Schiffsabgaben beim Einlaufen eines Hafens in Nothfällen.
- 16** gegenseitige allgemeine Zusicherung, dass etwa später dritten Staaten für ihren Handel und Schiffahrt eine zureichende weitere Vortheile auch dem andern Theil zugestanden werden sollen.
- b:** s. oben zu K.
- 17** gegenseitige allgemeine Zusicherung, dass etwa später dritten Staaten für ihre Schiffahrt einzuräumende weitere Vortheile auch dem andern Theile zugestanden werden sollen.
- b:** s. oben zu K.

Bemerkungen.

C. A. = Acts passed at the . . . session of the . . . congress of the United States. Washington. (Bis zum 22. Congr. einschliesslich (3. März 1833) sind die Congressacten aus der officiellen Sammlung: Laws of the United States V. 1—8 citirt worden.) — Ell. = J. Elliot. The American diplomatic code, embracing a collection of treaties and conventions between the United States and foreign powers from 1778—1834. v. lms. Washington 1834. — H. m. m. = The merchants' magazine and commercial review. Edited by F. Hunt. V. 1—16. New York 1840—47.

1) Vgl. Bemerk. zu Tab. III, No. 24. — Durch Art. 8 des

Bemerkungen.

- Vertrages verpflichtet sich Hannover die Eingangsabgaben von roher Baumwolle aufzuheben, so wie die bestehenden Durchgangsabgaben von Tabacks-Blättern und Stengeln in Fässern, roher Baumwolle in Ballen oder Säcken, Wallfischthran in Fässern oder Tonnen, und Reis in ganzen oder halben Tierces aufzuheben; für dieselben Waaren wird auch eine bedingte Aufhebung der Hannoverschen Weserzölle verabredet.
- 2) Vgl. Bemerk. zu Tab. IV, No. 24. — Mit Oldenburg war bereits am 30. Sept. 1830 eine commercielle Reciprocitäts-Declaration ausgetauscht worden. Das neue Vertrags-Verhältniss ist durch Beitritt Oldenburgs zum Hannoverschen Verträge v. 10. Juni 1846 entstanden.
 - 3) Vgl. Bemerk. zu Tab. VIII, No. 24.
 - 4) Hinsichtlich der Fahrt durch den Sund gehören die Vereinigten Staaten zu den begünstigten Nationen. — Wegen des Verkehrs mit den Dänischen Besitzungen in Westindien sind den Vereinigten Staaten die Rechte der meistbegünstigten Nation zugesprochen.
 - 5) Der Vertrag gilt in gleicher Weise für die Schwedische Besitzung Barthelemy, wie für das Königreich. — In einem Separat-Artikel ist von Seiten Schwedens in Rücksicht der commerciellen Beziehungen zu Finland, so wie der Zollermässigung für einzelne Russische Erzeugnisse ein Vorbehalt gemacht worden. — Mehrere Bestimmungen eines älteren Handelsvertrages zwischen den Vereinigten Staaten und Schweden, v. 3. April 1793 sind durch Artikel 17. des neuen Vertrages wieder bestätigt worden.
 - 6) Vgl. Bemerk. zu Tab. XI, No. 24.
 - 7) Den Amerikanischen Schiffen ist auch die Zurückvergütung des Scheldezolles zugesagt. — (Art. 4.) — Den beiderseitigen Dampfschiffen ist für die Fahrten zwischen beiden Ländern gegenseitig völlige Befreiung von den Schiffsabgaben zugesichert worden. (Art. 5.)
 - 8) Vgl. Bemerk. zu Tab. XIII, No. 24. — Der Vertrag v. 5. Juli 1815 war nur auf 4 Jahre, die Prolongation v. 20. October 1818 nur auf 10 Jahre ohne den Vorbehalt weiterer Fortdauer geschlossen worden. Durch den Vertrag vom 6. August 1827 ist diese auf unbestimmte Zeit verabredet worden, unter der Bedingung gegenseitiger 12monatlicher Kündigungsfrist. — Auf den Verkehr mit den Britischen Besitzungen in Amerika bezieht sich der Vertrag nicht; dagegen sind den Vereinigten Staaten für den Verkehr mit dem Britischen Ostindien hinsichtlich der Abgaben für Schiff wie für Ladung die Rechte der meistbegünstigten Europäischen Nation eingeräumt worden; das Recht der Ausfuhr jedoch auf die directe Ausfuhr nach den Häfen der Vereinigten Staaten beschränkt worden. — In Gemässheit des Vertrages hat die Amerikanische Flagge das exceptionelle Recht der Frachtfahrt von Hafen des Vereinigten Königreichs nach den Besitzungen der Ostindischen Compagnie. S. im ersten Abschn. XIII, S. 16.
 - 9) Vgl. im ersten Abschn. XIV und XXIV, und Bemerk. zu Tab. XIV, No. 24. — Die Amerikanischen Schiffe haben in Frankreich ein Tonnengeld von 5 Fr. pr. tonneau (jedoch ohne die Décime additionel) zu entrichten, sind dafür aber von den sonst zur Bevorzugung der National-Flagge bestehenden tarifmässigen Differenzial-Waarenzöllen für die Einfuhr von Erzeugnissen der Vereinigten Staaten befreit; der Differenzialzoll für diese Einfuhr soll den Betrag von 20 Fr. pr. tonneau Waaren nicht übersteigen. — Wegen der commerciellen Beziehungen zwischen den Vereinigten Staaten und den Französischen Colonien in Amerika sind besondere Anordnungen getroffen. S. im ersten Abschn. XXIV.
 - 10) In Spanien werden die Amerikanischen Schiffe hinsichtlich der Schiffsabgaben der National-Flagge gleich behandelt. Wegen der Verhältnisse zu den Spanischen Colonien vgl. Uebersichts-Tabelle XV, No. 24.
 - 11) Hinsichtlich des Verkehrs mit den Portugiesischen Colonien sind den Vereinigten Staaten die Rechte der meistbegünstigten Nation zugesichert worden.
 - 12) Wegen des Vorbehalts der Differenzialabgaben für gewisse Artikel vgl. die Bemerk. zu Tab. XVII, No. 5.
 - 13) Vgl. Bemerk. zu Tab. XX, No. 24.
 - 14) Die Bestimmung A. bezieht sich ausdrücklich nur auf Tonnengelder; wegen sonstiger Schiffsabgaben ist die gegenseitige Behandlung auf den Fuss der meistbegünstigten Nation zugesichert worden.
 - 15) In den Hafen der Republik Hayti ist die Flagge der Vereinigten Staaten Differenzialzöllen unterworfen. Vgl. im ersten Abschnitt XXVII.
 - 16) Der angeführte Vertrag v. 3. October 1824 ist ursprünglich mit der vereinigten Republik Columbia abgeschlossen worden. Mit den beiden übrigen Republiken, welche ausser Neugranada daraus hervorgegangen, Venezuela und Ecuador, haben die Vereinigten Staaten, wie die Tabelle zeigt, später besondere H.- u. Sch.-Verträge abgeschlossen. In Rücksicht auf Neugranada hat dies nicht stattgefunden. Dagegen ist mit diesem Staate am 6. März 1844 ein Postvertrag in Bezug auf den Transit durch Panama geschlossen und am 20. December desselben Jahres ratificirt worden. C. A. 28, 2. App. 128.
 - 17) Der zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und Brasilien bestandene Handels- und Schiffahrts-Vertrag v. 12. Dec. 1828 ist seit 1842 erloschen. — Der in den Vereinigten Staaten seit dem Tarif von 1842 bestandene Differenzialzoll von 20 pCt. für die Kaffe-Einfuhr aus Brasilien ist kürzlich aufgehoben worden.
 - 18) Chili hat sich vorbehalten durch Art. 2 d. V. und durch die Add. Conv. den übrigen Republiken des früheren Spanischen Amerikas besondere Begünstigungen ertheilen zu dürfen, ohne dass diese in Folge der Bestimmung des Vertrages wegen Behandlung auf den Fuss der meistbegünstigten Nation von Seiten der Vereinigten Staaten v. A. in Anspruch zu nehmen seien.
 - 19) Vgl. im ersten Abschnitt XXXVII und Bemerk. zu Tab. XIII, No. 37.
 - 20) Ausser den in der Tabelle erwähnten haben die Vereinigten Staaten von Amerika noch folgende Verträge abgeschlossen:
 - mit Tripolis, d. 4. Juni 1805. (Ell. I, 501);
 - mit Tunis, d. 24. Febr. 1824. (Ell. I, 515);
 - mit Marokko, d. 16. Sept. 1836. (Mart. N. R. XIII, 685);
 - mit Mascate, im Jahre 1833 (Mart. et Cussy. IV, 370);
 - mit Siam, im Jahre 1835. (Mart. et Cussy IV, 403);
 - mit den Hawaii-Inseln, den 23. December 1826. (Martens et Cussy IV, 50).

Verträge zur Unterdrückung des Afrikanischen Sklavenhandels.

Zu den commerziellen Verträgen gehören in gewisser Beziehung auch diejenigen Tractate, welche zur Unterdrückung des Afrikanischen Sklavenhandels von Grossbritannien und den meisten beim Seehandel beteiligten Nationen abgeschlossen sind. Eine übersichtliche Nachweisung derjenigen dieser Tractate, welche gegenwärtig in Kraft sind, wird daher hier eine passende Stelle finden.

No. 1. **Oesterreich.** Oesterreich, Preussen, Russland, Grossbritannien und Frankreich haben am 20. December 1841 zu London einen Vertrag wegen Unterdrückung des Handels mit Afrikanischen Negern abgeschlossen, welcher Vertrag jedoch nur von Oesterreich, Preussen, Russland und Grossbritannien (d. 9. November 1842) ratificirt worden ist. (Murh. N. R. II, 508. Hertsl. VI, 2.) — Die drei erstgenannten Staaten verpflichten sich ihren Unterthanen allen Handel mit Negern zu untersagen und solches Gewerbe für ein Verbrechen der Seeräuberei zu erklären. Der Vertrag bestimmt ein gegenseitiges Durchsuchungsrecht, welches jedoch an gewisse Bedingungen und Förmlichkeiten geknüpft ist. Das Meergebiet, auf welches die Ausdehnung dieses Durchsuchungsrechtes beschränkt wird, hat folgende Grenzen: im Norden den 32.° nördl. Br., im Westen die östliche Küste Amerika's, im Süden den 45.° südl. Br., im Osten den 80.° östl. Br. vom Meridian von Greenwich. Ein Kauffahrteischiff soll nicht allein, wenn es Sklaven an Bord hat oder gehabt hat, sondern auch wenn es für den Sklavenhandel ausgerüstet oder selbst nur gewisse in Art. 9. des Vertrages namhaft gemachte Artikel an Bord hat, in Beschlag genommen werden. Die Aburtheilung eines nach den Bestimmungen des Vertrages aufgebrachten Schiffes geschieht durch die zuständigen Gerichte des Landes, welchem dasselbe angehört. — Ein Beschluss der Deutschen Bundesversammlung vom 19. Juni 1845 erklärt: sämtliche Deutsche Regierungen haben sich dahin vereinbart, dass von denselben der Negerhandel allgemein verboten werde. Derselbe soll gleich dem Seeraube bestraft werden etc.

No. 2. **Preussen.** S. zu No. 1. Preuss. Gesetzes. 1844, S. 371. Die Verordnung wegen Bestrafung des Handels mit Negerklaven ist unterm 8. Juli 1844 erlassen. Ges. S. 1844, S. 399.

No. 3. **Hannover.** — No. 4. **Oldenburg.** — No. 5. **Mecklenburg-Schwerin.** S. zu No. 1.

No. 6—8. **Hansestädte.** Accessions-Vertrag zu den am 30. Novbr. 1831 und 22. März 1833 zwischen Frankreich und Grossbritannien zum Zweck einer wirksameren Unterdrückung des Sklavenhandels abgeschlossenen Tractaten, vom 9. Juni 1837. (Samml. Hamb. Verord. XV, 39. Mart. N. R. XIV, 266; XV, 191.) Die Gültigkeit dieser, so wie der sub Nris. 9, 17, 18, 20 erwähnten Accessions-Verträge wird als fortdauernd anerkannt, obschon die zu Grunde liegenden ursprünglichen Verträge zwischen Grossbritannien und Frankreich 1845 ihre Endschaft erreicht haben. Vgl. zu No. 14. Der Inhalt dieser Verträge von 1831 und 1833 stimmt im Wesentlichen mit dem Londoner Verträge der fünf Grossmächte vom 20. Dec. 1841 überein. Die Begrenzung des Meergebietes, auf welchem das gegenseitige Durchsuchungsrecht ausgeübt werden darf, ist jedoch abweichend. Der Vertrag von 1833 beschränkt es nämlich auf längs der westlichen Küste Afrika's vom 15.° n. Br. bis zum 10.° s. Br., und bis zum 30.° w. L. nach dem Meridian v. Paris; so wie ferner auf eine Distanz von resp. 20 Lieues um die Inseln Madagascar, Cuba und Portorico, so wie auf eine gleiche Distanz von der Küste Brasiliens.

No. 9. **Dänemark.** Accessions-Vertrag zu den Französisch-Britischen Tractaten von 1831 und 1833, v. 26. Juli 1834. (Mart. N. R. XIII, 194, 206.) S. zu Nris. 6—8.

No. 10. **Schweden und Norwegen.** Vertrag zwischen Grossbritannien und dem Königreiche von Schweden und Norwegen v. 6. November 1824. (Hertsl. III, 198). Gegenseitiges Durchsuchungsrecht überall, ausgenommen im Mittelländischen Meere so wie in den Europäischen Meeren, nördlich vom 37.° n. Br. und östlich vom Meridian von Ferro. Die Aburtheilung aufgebrachter Schiffe soll durch gemischte Gerichtshöfe, zusammengesetzt von einer gleichen Anzahl Individuen, die zu diesem Behufe von den beiderseitigen Souverainen ernannt werden, geschehen. Die Bestimmungen wegen der Verdächtigung einer Betheiligung am Sklavenhandel gleichen denen in den betreffenden Verträgen von 1833 und 1841.

No. 11 und 12. **Niederlande und Belgien.** Verträge zwischen Grossbritannien und dem vereinigten Königreiche der Niederlande vom 4. Mai 1818, 31. Dec. 1822 und 25. Jan. 1823. (Hertsl. I, 391; III, 276. Mart. N. S. I, 510.) Der Inhalt dieser Verträge stimmt im Wesentlichen mit dem Schwedisch-Britischen überein. S. zu No. 10. — Ein Additional-Artikel wegen Abbrechens der condemnirten Schiffe ist zwischen Grossbritannien und Holland am 7. Febr. 1837 vereinbart worden. (Hertsl. V, 334.)

No. 13. **Grossbritannien.** Kein einziger der bis jetzt abgeschlossenen Verträge zur Unterdrückung des Sklavenhandels ist ohne hauptsächlichste Betheiligung Grossbritanniens zu Stande gekommen. Vgl. alle einzelnen Rubriken dieser Uebersicht.

No. 14. **Frankreich.** Die zwischen Grossbritannien und Frankreich am 30. Nov. 1831 u. 22. März 1833 abgeschlossenen Tractate (Mart. N. R. IX, 544. Hertsl. IV, 109; 115.), welche für viele andere Verträge zur Unterdrückung des Sklavenhandels noch die unveränderte Basis abgeben (S. zu Nris. 6—8, 10, 17, 18, 20.) sind im Jahre 1845 für Frankreich und Grossbritannien gegenseitig ausser Kraft getreten und dafür

zu London am 29. Mai 1845 ein neuer Vertrag zur Unterdrückung des Sklavenhandels abgeschlossen worden. (Parliamentary papers 1845.) Sowohl Frankreich als Grossbritannien verpflichten sich, jeder Staat längs der Westküste von Afrika, vom grünen Vorgebirge bis zum 10° 30' südl. Br. eine Seemacht von mindestens 26 Kreuzern (theils Seeschiffe, theils Dampfboote) zu unterhalten; ausserdem Grossbritannien noch an der Ostküste von Afrika eine so grosse Anzahl, als der Britischen Regierung angemessen erscheint. Der neue Vertrag ist für die Dauer von 10 Jahren abgeschlossen. Im Laufe des fünften Jahres werden die beiden contrahirenden Theile sich auf's Neue verständigen, sei es wegen Erneuerung der früheren Verträge, sei es wegen Modification oder Aufhebung der gegenwärtigen Uebereinkunft. Wenn am Ende des 10ten Jahres die früheren Verträge nicht wieder als gültig erklärt werden, sollen sie als gänzlich aufgehoben angesehen werden. Das gegenseitige Durchsuchungsrecht wird in dem Verträge von 1845 nicht weiter anerkannt; die dem Verträge angehängten Instructionen für die Officiere der Kreuzer gestatten jedoch ein Anhalten der verdächtigen Schiffe zum Zweck der Verification der Nationalität. Ein Aufbringen des Schiffes ist jedoch nur dann gestattet, wenn dasselbe von der Nation des Kreuzers oder einem der Staaten angehört ist, welche einen Accessionsvertrag zu den Tractaten von 1831 und 1833 eingegangen sind. S. Nros. 6—8, 9, 17, 18, 20.

No. 15. **Spanien.** Vertrag zwischen Grossbritannien und Spanien, v. 10. Juni 1835. (Hertsl. IV, 440.) Der Inhalt entspricht den Bestimmungen der zu No. 10, 11 und 12 angeführten Tractate.

No. 16. **Portugal.** Vertrag zwischen Grossbritannien und Portugal v. 3. Juli und 22. Octob. 1842. (Murh. III, 244; Hertsl. VI, 625.) Die Bestimmungen desselben stimmen im Wesentlichen mit den unter Nris. 10, 11 und 15 erwähnten Tractaten überein.

No. 17. **Sardinien;** — No. 18. **Toskana;** — No. 20. **Neapel.** Accessions-Verträge zu den Französisch-Britischen Tractaten von 1831 und 1833, respective (No. 17) v. 8. Aug. u. 8. Dec. 1834. (Mart. N. R. XIII, 194, 206.); — (No. 18) v. 24. Nov. 1837. (Hertsl. V, 553.); — (No. 20.) v. 14. Febr. 1838. (Hertsl. V, 439.)

No. 19. **Kirchenstaat.** Eine Päpstliche Bulle, welche den Sklavenhandel verdammt, ist am 3. Dec. 1839 erlassen worden.

No. 22. **Griechenland** hat bis jetzt keinen Vertrag wegen Unterdrückung des Sklavenhandels abgeschlossen. Ein Griechisches Gesetz, welches denselben streng untersagt, ist am 13. März 1841 erlassen. (Murh. N. R. II, 26.)

No. 23. **Russland.** S. zu No. 1.

No. 24. **Verein. Staaten v. A.** Die wegen des gegenseitigen Durchsuchungsrechtes im Jahre 1841 u. 1842 und früher zwischen Grossbritannien und den Verein. Staaten stattgefundenen Verhandlungen sind bekannt. Das Resultat ist der Artikel 8 des zu Washington am 9. Aug. 1842 abgeschlossenen Vertrages. Dieser Artikel bestimmt, dass jeder der contrahirenden Theile an der Küste von Afrika eine Seemacht von mindestens 80 Kanonen zur Unterdrückung des Sklavenhandels seiner Angehörigen unterhalten soll; — „to enforce, separately and respectively, the laws, rights and obligations of each of the two countries for the suppression of the Slave Trade; the said squadrons to be independent of each other, but the two Governments stipulating nevertheless to give such orders to the officers commanding their respective forces, as shall enable them most effectually to act in concert and cooperation etc.“ — Dieser Artikel soll 5 Jahre in Kraft bleiben und von da an weiter bis zur Kündigung abseiten eines der beiden Staaten. (Hertsl. VI, 853.) Verträge ähnlichen Inhalts wie die unter Nris. 10, 11, 15 etc. erwähnten Tractate hat Grossbritannien abgeschlossen mit

No. 25. **Mexico**, d. 24. Febr. 1841. (Murh. N. R. IV, 560);
No. 29. **Venezuela**, d. 9. Aug. 1842. (Hertsl. V, 564);

No. 31. **Uruguay**, d. 13. Juli 1839. (Hertsl. VI, 867);
No. 32. **Buenos-Ayres**, d. 24. Mai 1839. (Hertsl. VI, 117);

No. 33. **Chile**, d. 19. Jan. 1839 u. 7. Aug. 1841. (Murh. N. R. IV, 526);
No. 34. **Bolivia**, d. 25. Sept. 1840. (Murh. N. R. IV, 486).

No. 27. **Hayti** hat einen Accessions-Vertrag zu den Französisch-Britischen Tractaten v. 1831 u. 1833 abgeschlossen, d. 23. Dec. 1839. (Murh. N. R. I, 356.)

No. 30. **Brasilien.** Mit diesem Staate hat Grossbritannien d. 23. Nov. 1826 einen Vertrag abgeschlossen (Hertsl. III, 33), demzufolge nach Ablauf von 3 Jahren es den Brasilianischen Unterthanen verboten sein soll, unter irgend einem Vorwande sich beim Afrikanischen Sklavenhandel zu betheiligen, dieser soll dann als ein Verbrechen des Seeraubs angesehen werden. Da dieser Vertrag und spätere Brasilianische Verordnungen gegen den Sklavenhandel, so wie Verhandlungen über einen neuen Vertrag ganz erfolglos blieben, so ist durch Parlamentsacte v. 8. Aug. 1845 (8. u. 9. Victor. c. 122) angeordnet worden, dass die zuständigen Britischen Gerichte über die wegen Contravention gegen den Vertrag v. 23. Nov. 1826 von Britischen Kreuzern aufgebrachten Brasilianischen Schiffe abzuurtheilen befugt sein sollen.

Ausser den vorerwähnten Tractaten hat Grossbritannien zur Unterdrückung des Afrikanischen Sklavenhandels noch Verträge abgeschlossen mit dem Könige von Madagascar, d. 23. Octob. 1817, 11. Oct. 1820 u. 31. Mai 1823. (Mart. N. S. II, 338); mit dem Iman von Mascate, d. 10. Sept. 1822 u. 17. Dec. 1839. (Hertsl. III, 265; VI, 578.)

ANHANG.

Handels- und Schifffahrts-Verträge,

commerzielle Reciprocitäts-Declarationen u. a.

der Hansestädte — Hannovers — Oldenburgs — Mecklenburg-Schwerins.

INHALTS-VERZEICHNISS.

I. Hansestädte.

	Seite
1. Commerzielle Reciprocitäts-Declaration zwischen <i>Hamburg</i> und <i>Oesterreich</i> v. 12. April 1839	1
2. Commerzielle Reciprocitäts-Declaration zw. <i>Lübeck</i> und <i>Oesterreich</i> v. 13. April 1839	1
3. Commerzielle Reciprocitäts-Declaration zw. <i>Bremen</i> und <i>Oesterreich</i> v. 9. Febr. u. 25. März 1839	1
4. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zw. den <i>Hansestädten</i> und <i>Preussen</i> v. 4. Octbr. 1828	1
5. Schiffahrts-Vertrag zw. <i>Lübeck</i> und <i>Hannover</i> v. 14. Febr. 1844	2
6. Commerzielle Reciprocitäts-Declaration zw. <i>Lübeck</i> und <i>Mecklenburg-Schwerin</i> v. 28. Januar u. 1. März 1845 ..	2
7. Art. 10 des Gottorper Vergleichs zw. <i>Hamburg</i> und <i>Dänemark</i> v. 27. Mai 1768	3
8. Commerzielle Reciprocitäts-Declaration zw. <i>Lübeck</i> und <i>Dänemark</i> v. 14. Octbr. 1840	3
9. Commerzielle Reciprocitäts-Declaration zw. <i>Bremen</i> und <i>Dänemark</i> v. 5. Novbr. 1835	4
10. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zw. <i>Hamburg</i> und <i>Schweden</i> und <i>Norwegen</i> v. 1. Mai 1841	4
11. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zw. <i>Bremen</i> und <i>Schweden</i> und <i>Norwegen</i> v. 1. Mai 1841	5
12. Commerzielle Reciprocitäts-Declaration zw. <i>Lübeck</i> und <i>Norwegen</i> v. 3. März u. 26. Mai 1824	6
13. Commerzielle Reciprocitäts-Declaration zw. <i>Hamburg</i> [u. <i>Lübeck</i>] u. den <i>Niederlanden</i> v. Dec. 1816 u. Jan. 1817 ..	6
14. Commerzielle Reciprocitäts-Declaration zw. <i>Bremen</i> und den <i>Niederlanden</i> v. 4. Febr. 1817 u. 26. März 1836. ..	6
15. Commerzielle Reciprocitäts-Declaration zw. <i>Hamburg</i> und <i>Belgien</i> v. 18. August 1832	6
16. Commerzielle Reciprocitäts-Declaration zw. <i>Lübeck</i> und <i>Belgien</i> v. 28. Febr. 1835	6
17. Commerzielle Reciprocitäts-Declaration zw. <i>Bremen</i> und <i>Belgien</i> v. 8. u. 21. März 1836	6
18. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zw. den <i>Hansestädten</i> und <i>Grossbritannien</i> v. 29. Septbr. 1825	7
19. Supplementar-Convention zw. den <i>Hansestädten</i> und <i>Grossbritannien</i> v. 3. August 1841	8
20. Britische Bekanntmachung, betreffend den Verkehr der <i>Hansestädte</i> mit <i>Grossbritannien</i> v. 8. Decbr. 1845	8
21. Reciprocitäts-Declaration, betreffend die Behandlung der gegenseitigen Schiffe beim Einlaufen in Nothfällen, zw. den <i>Hansestädten</i> und <i>Frankreich</i> v. 15. Febr. 1843	8
22. Schiffahrts-Vertrag zw. den <i>Hansestädten</i> und <i>Sardinien</i> v. 18. Juli 1844	9
23. Declaration wegen Ausdehnung des <i>Sardinischen</i> Vertrages auf das Fürstenthum <i>Monaco</i> v. 27. Januar 1846	9
24. Commerzielle Reciprocitäts-Declaration zw. <i>Hamburg</i> und <i>Griechenland</i> v. 10. Octbr. 1836	10
25. Commerzielle Reciprocitäts-Declaration zw. <i>Lübeck</i> und <i>Griechenland</i> v. 16. Januar 1836	10
26. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zw. <i>Bremen</i> und <i>Griechenland</i> v. 31. Mai 1843	10
27. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zw. den <i>Hansestädten</i> und der <i>Türkei</i> v. 18. Mai 1839	12
28. Supplementar-Convention zw. den <i>Hansestädten</i> und der <i>Türkei</i> v. 7. Septbr. 1841	14
29. Commerzielle Reciprocitäts-Declaration zw. <i>Hamburg</i> und <i>Russland</i> v. 18. u. 22. Novbr. 1833 u. 27. Octbr. 1845 ..	15
30. Commerzielle Reciprocitäts-Declaration zw. <i>Lübeck</i> und <i>Russland</i> v. 9. Febr. 1833	15
31. Commerzielle Reciprocitäts-Declaration zw. <i>Bremen</i> und <i>Russland</i> v. 13. Januar 1834	15
32. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zw. den <i>Hansestädten</i> und den <i>Vereinigten Staaten v. N.-A.</i> v. 20. Dec. 1827 ..	16
33. Zusatz-Artikel zu den Verträgen zw. den <i>Hansestädten</i> und den <i>Vereinigten Staaten v. N.-A.</i> v. 4. Juni 1828 ..	17
34. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zw. den <i>Hansestädten</i> und <i>Mexico</i> v. 7. April 1832	17
35. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zw. den <i>Hansestädten</i> und <i>Venezuela</i> v. 27. Mai 1837	19
36. Erklärung wegen der Behandlung <i>Hamburgischer</i> Schiffe in <i>Ecuador</i> v. J. 1842	21
37. Commerzielle Reciprocitäts-Declaration zw. <i>Lübeck</i> und <i>Haiti</i> v. 22. Novbr. 1828	21
38. Commerzielle Reciprocitäts-Declaration zw. <i>Bremen</i> und <i>Haiti</i> v. 21. Octbr. 1828 u. 20. Febr. 1829	21

II. Hannover.

1. Commerzielle Reciprocitäts-Declaration zw. <i>Hannover</i> und <i>Oesterreich</i> v. 19. Mai 1832	22
2. Commerzielle Reciprocitäts-Declaration zw. <i>Hannover</i> und <i>Preussen</i> v. 22. Octbr. u. 12. Decbr. 1822	22
3. Artikel 11 und 12 des Steuervereinigungs-Vertrages zw. <i>Hannover</i> und <i>Oldenburg</i> v. 7. Mai 1836	22
4. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zw. <i>Hannover</i> und <i>Mecklenburg-Schwerin</i> v. 22. Mai 1845	22
5. Schiffahrts-Vertrag zw. <i>Hannover</i> und <i>Lübeck</i> v. 14. Febr. 1844. (S. I. 5)	23
6. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zw. <i>Hannover</i> und <i>Dänemark</i> v. 13. April 1844	23
7. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zw. <i>Hannover</i> und <i>Schweden</i> und <i>Norwegen</i> v. 16. März 1837	24
8. Commerzielle Reciprocitäts-Declaration zw. <i>Hannover</i> und den <i>Niederlanden</i> v. 12. März 1817 u. 27. Juni 1826 ..	25
9. Schiffahrts-Vertrag zw. <i>Hannover</i> und <i>Belgien</i> v. 15. Januar 1842	25
10. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zw. <i>Hannover</i> und <i>Grossbritannien</i> v. 22. Juli 1844	26
11. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zw. <i>Hannover</i> und <i>Sardinien</i> v. 11. August 1845	27
12. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zw. <i>Hannover</i> und <i>Griechenland</i> v. 29. Januar 1846	29
13. Commerzielle Reciprocitäts-Declaration zw. <i>Hannover</i> und <i>Russland</i> v. 30. August 1845	31
14. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zw. <i>Hannover</i> und den <i>Vereinigten Staaten v. N.-A.</i> v. 10. Juni 1846	31
15. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zw. <i>Hannover</i> und <i>Mexico</i> v. 20. Juni 1827	33

III. Oldenburg.

1. Commerzielle Reciprocitäts-Declaration zw. <i>Oldenburg</i> und <i>Oesterreich</i> v. 13. Novbr. 1846	33
2. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zw. <i>Oldenburg</i> und <i>Preussen</i> v. 26. Juli 1830	33
3. Artikel 11 und 12 des Steuervereinigungs-Vertrages zw. <i>Oldenburg</i> und <i>Hannover</i> v. 7. Mai 1836. (S. II. 3) ...	34
4. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zw. <i>Oldenburg</i> und <i>Dänemark</i> v. 31. März 1841	34
5. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zw. <i>Oldenburg</i> und <i>Schweden</i> und <i>Norwegen</i> v. 1. April 1843	34
6. Commerzielle Reciprocitäts-Declaration zw. <i>Oldenburg</i> und <i>Belgien</i> v. 10. Januar 1840	35
7. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zw. <i>Oldenburg</i> und <i>Grossbritannien</i> v. 14. April 1844	35
8. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zw. <i>Oldenburg</i> und <i>Portugal</i> v. 9. Juni 1845	36
9. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zw. <i>Oldenburg</i> und <i>Sardinien</i> v. 21. April 1846	38
10. Commerzielle Reciprocitäts-Declaration zw. <i>Oldenburg</i> und <i>Griechenland</i> v. 2. Mai 1842	39
11. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zw. <i>Oldenburg</i> und den <i>Vereinigten Staaten v. N.-A.</i> v. 24. März 1847	39

IV. Mecklenburg-Schwerin.

1. Commerzielle Reciprocitäts-Declaration zw. <i>Mecklenburg-Schwerin</i> und <i>Oesterreich</i> v. 10. Septbr. 1846	40
2. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zw. <i>Mecklenburg-Schwerin</i> und <i>Preussen</i> v. 19. Decbr. 1826	40
3. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zw. <i>Mecklenburg-Schwerin</i> und <i>Hannover</i> v. 22. Mai 1845. (S. II. 4)	40
4. Commerzielle Reciprocitäts-Declaration zw. <i>Mecklenburg-Schwerin</i> u. <i>Lübeck</i> v. 28. Jan. u. 1. März 1845. (S. I. 6) ..	40
5. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zw. <i>Mecklenburg-Schwerin</i> und <i>Dänemark</i> v. 25. Novbr. 1845	40
6. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zw. <i>Mecklenburg-Schwerin</i> und <i>Schweden</i> und <i>Norwegen</i> v. 10. Octbr. 1846 ..	41
7. Commerzielle Reciprocitäts-Declaration zw. <i>Mecklenburg-Schwerin</i> und <i>Belgien</i> v. 8. Juli 1837	42
8. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zw. <i>Mecklenburg-Schwerin</i> und <i>Grossbritannien</i> v. 1. Mai 1844	42
9. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zw. <i>Mecklenburg-Schwerin</i> und <i>Frankreich</i> v. 19. Juli 1836	43
10. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zw. <i>Mecklenburg-Schwerin</i> und <i>Portugal</i> v. 11. Febr. 1845	44
11. Commerzielle Reciprocitäts-Declaration zw. <i>Mecklenburg</i> und <i>Russland</i> v. 3. März u. 5. April 1838	46
12. Commerzielle Reciprocitäts-Declaration zw. <i>Mecklenburg-Schwerin</i> u. den <i>Verein. Staaten v. N.-A.</i> v. 3. Nov. 1835 ..	46

Handels- und Schifffahrts-Verträge *)

der Hansestädte — Hannovers — Oldenburgs — Mecklenburg-Schwerins.

I. Hamburg. — Lübeck. — Bremen.

1. Notification, betreffend die Gleichstellung **Hamburgischer und Oesterreichischer** Schiffe in den wechselseitigen Häfen.

Nachdem in Folge ausgewechselter Reciprocitäts-Declarationen, Hamburgische und Oesterreichische Handelsschiffe in den wechselseitigen Häfen rücksichtlich aller Schifffahrtsabgaben vom 1. April d. J. an, auf völlig gleichen Fuss gestellt werden, so wird dies hiermit zur öffentlichen Kunde gebracht.

Hamburg, den 12. April 1839.

Gegeben in Unserer Rathversammlung.

2. Bekanntmachung, betreffend die Gleichstellung der **Lübeckischen und Oesterreichischen** Schiffe hinsichtlich der in den gegenseitigen Häfen zu entrichtenden Abgaben.

Nachdem zwischen der K. K. Oesterreichischen Regierung und hiesiger Stadt durch gegen einander ausgewechselte Declarationen und mit Vorbehalt einer gegenseitig freistehenden sechsmonatlichen Kündigung, die Uebereinkunft getroffen worden ist:

dass vom 1. dieses Monates an in den sämtlichen K. K. Oesterreichischen Häfen die hiesigen Schiffe, und im hiesigen Hafen die K. K. Oesterreichischen Schiffe, sowohl bei der Ankunft als auch bei der Abfahrt, hinsichtlich aller, wie immer Namen habenden Schifffahrts-Abgaben mit den einheimischen Schiffen durchaus gleich zu behandeln seien;

so bringt Ein Hochedler Rath Solches hierdurch zur allgemeinen Kenntniss. Gegeben Lübeck, in der Rathversammlung, den 13. April 1838.

3. Declarationen, ausgestellt von **Bremen und Oesterreich** in Betreff gegenseitiger Gleichstellung ihrer Flaggen rücksichtlich der Schiffsabgaben.

Dass der Senat der Freien Hansestadt Bremen in seiner Sitzung vom 8. Febr. 1839 einen Beschluss gefasst hat, in welchem

kraft der hieselbst bestehenden Gesetzgebung K. K. Oesterreichische Schiffe in Bremischen Häfen, sowohl rücksichtlich der von der Ladung zu erhebenden Eingangs- und Ausgangs-Zölle, der dafür zu vergütenden Rückzölle, und überhaupt aller Begünstigungen, als auch rücksichtlich aller wie immer genannten Schifffahrts-Abgaben, den Bremischen Schiffen vollkommen gleich gestellt sind, in Voraussetzung und für die Dauer einer der Bremischen Flagge in K. K. Oesterreichischen Häfen zu gewährenden Reciprocität, namentlich auch in der Voraussetzung und so lange, als das, laut Erklärung Sr. Durchlaucht des Fürsten Staatskanzlers vom 16. Januar 1839 für jetzt bestehende, auf alle Flaggen ohne Unterschied gleichmässig sich erstreckende K. K. Oesterreichische Zollsystem unverändert fort dauert, und mit Vorbehalt einer gegenseitig freistehenden sechsmonatlichen Kündigung,

wird, hierdurch von dem Unterzeichneten in besonderem Auftrage des Senats bezeugt.

Bremen, den 9. Febr. 1839.

Der Chef der Commission des Senats für die auswärtigen Angelegenheiten.

Smidt.

Nachdem Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich über den Allerhöchstdenselben unterlegten Wunsch des hohen Senats der freien Stadt Bremen, zu gestatten geruht haben, dass unter genauer Beobachtung einer vollständigen Reciprocität, die Nationalhandelsschiffe der freien Stadt und deren Gebietes in den sämtlichen Oesterreichischen Seehäfen in Beziehung auf Hafen- und Schifffahrts-Abgaben mit den eigenen Unterthanen in so lange gleich behandelt werden dürfen, als nicht eintretende Staatsrückichten darin eine Aenderung erheischen: so erklärt der unterzeichnete K. K. geheime Haus-, Hof- und Staatskanzler, in Erwiderung der von dem hohen Senate der freien Stadt Bremen ausgestellten übereinstimmenden Gegenerklärung und in Folge Allerhöchsten Auftrages seines Allergnädigsten Monarchen, dass in sämtlichen Oesterreichischen Häfen die Bremischen Handelsschiffe, vom ersten April laufenden Jahres an, und mit Vorbehalt einer beiden contrahirenden Theilen zustehenden, sechs Monate im Voraus zu bewerkstelligenden Aufkündigung, bei ihrem Einlaufen, wie bei ihrer Abfahrt, hinsichtlich aller Tonnen-, Hafen-, Leuchthurm-, Lootsen- oder sonst wie immer Namen habenden Schifffahrts-Abgaben, auf ganz gleichem Fusse mit den Oesterreichischen Handelsschiffen behandelt werden sollen.

Wien, den 25. März 1839.

Fürst von Metternich.

4. Handels- und Schifffahrts-Vertrag zwischen den Senaten der freien und Hansestädte **Bremen, Lübeck und Hamburg** und Sr. Majestät dem Könige von **Preussen**.

Se. Majestät der König von Preussen einer Seits, und der Senat der freien und Hansestadt Lübeck, der Senat der freien und Hansestadt Bremen, und der Senat der freien und Hansestadt Hamburg anderer Seits haben, von der Ueberzeugung ausgehend, dass eine gegenseitige völlige Gleichstellung Ihrer resp. Unterthanen und Bürger in den gegenwärtig und künftig bestehenden Handels- und Schifffahrts-Abgaben wesentlich zur Beförderung der gegenseitigen Handels-Verbindungen beitragen würde, zum Abschlusse eines diesem wünschenswerthen Zwecke entsprechenden Vertrages zu Ihren Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preussen, Allerhöchst Ihren Geheimen Legations-Rath Ernst Michaelis, und der Senat der freien und Hansestadt Lübeck, der Senat der freien und Hansestadt Bremen, und der Senat der freien und Hansestadt Hamburg, den Kammerherrn, Minister-Residenten und Geschäftsträger der freien und Hansestadt Hamburg zu Berlin, Ludwig August von Rebeur, welche über folgende Artikel übereingekommen sind:

Art. 1. Die Preussischen, mit Ballast oder mit Ladung in den Häfen der freien und Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg ankommenden,

*) Die commerciellen Reciprocitäts-Declarationen sind mit einbegriffen, dagegen diejenigen Handelsverträge, welche die See-Schiffahrt nicht betreffen, ausgeschlossen. — In dem ersten Abschnitt sind sowohl die von den drei Hansestädten gemeinschaftlich, als auch die von den einzelnen Städten besonders abgeschlossenen Handels- und Schifffahrts-Verträge und ausgewechselten commerciellen Reciprocitäts-Declarationen aufgenommen.

imgleichen die Lübecker, Bremer und Hamburger, mit Ballast oder Ladung in den Häfen des Preussischen Staats ankommenden Schiffe sollen bei ihrem Einlaufen, wie bei ihrer Abfahrt, hinsichtlich der jetzt oder künftig bestehenden Hafen-, Tonnen-, Leuchthurm-, Lootsen- und Bergegelder, wie auch hinsichtlich aller anderen, jetzt oder künftig der Staatskasse, den Städten oder Privat-Anstalten zufließenden Abgaben und Lasten irgend einer Art oder Benennung, auf demselben Fusse, wie die National-Schiffe behandelt werden.

Art. 2. Alle Waaren, Güter und Handels-Gegenstände, sie seien inländischen oder ausländischen Ursprungs, welche jetzt oder in Zukunft auf National-Schiffen in die Königlich Preussischen Häfen, oder in diejenigen der freien Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg ein- oder aus selbigen ausgeführt werden dürfen, sollen in ganz gleicher Weise auch auf den Schiffen des anderen Theils ein- und ausgeführt werden können, ohne mit höheren oder anderen Abgaben irgend einer Art belastet zu werden, als sie bei ihrer Ein- oder Ausfuhr auf National-Schiffen zu entrichten haben würden. Auch sollen bei der Ein- und Ausfuhr solcher Waaren, Güter und Handels-Gegenstände auf Schiffen des andern Theils die nämlichen Prämien, Rückzölle, Vortheile und irgend sonstige Begünstigungen gewährt werden, welche zu Gunsten der Ein- und Ausfuhr auf National-Schiffen etwa bestehen, oder künftig zugestanden werden möchten.

Art. 3. So wie nach vorstehendem Artikel in Rücksicht auf die Nationalität der beiderseitigen Schiffe eine Gleichstellung in den von deren Ladungen zu erhebenden Abgaben Statt finden soll, eben so soll auch jeder wegen des Eigenthums solcher Ladungen in der Grösse dieser Abgaben etwa bestehende Unterschied wegfallen. Bei der Ein- und Ausfuhr auf den Schiffen der pacificirenden Theile sollen daher alle Güter, Waaren und Gegenstände des Handels, welche Königlich Preussischen Unterthanen gehören, in den Häfen von Lübeck, Bremen und Hamburg von Seiten dieser freien und Hansestädte keinen höheren und anderen Ein- und Ausgangs- oder sonstigen Abgaben, als das Eigenthum ihrer eigenen Bürger, und umgekehrt, alle Güter, Waaren und Handels-Gegenstände, welche Bürgern der freien und Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg gehören, in den Königlich Preussischen Häfen keinen höheren oder anderen Ein- und Ausgangs- oder sonstigen Abgaben, als das Eigenthum Königlich Preussischer Unterthanen, unterworfen sein.

Art. 4. Die Bestimmungen der vorstehenden Artikel sind in ihrem ganzen Umfange nicht nur dann anwendbar, wenn die beiderseitigen Schiffe direct aus ihren National-Häfen ankommen oder nach selbigen zurückkehren, sondern auch dann, wenn sie unmittelbar aus den Häfen eines dritten Staates ankommen oder dahin bestimmt sein sollten.

Art. 5. Die Preussischen sowohl, als die Lübecker, Bremer und Hamburger Schiffe sollen gegenseitig der Befugnisse und Vorzüge, welche ihnen der gegenwärtige Vertrag zusichert, nur insofern geniessen, als sie mit den, nach den Vorschriften desjenigen Theils, dessen Flagge sie führen, ausgefertigten Schiffspässen und Musterrollen versehen sind.

Art. 6. Was in den obigen Artikeln 1. bis 4. im Betreff der, in die beiderseitigen Häfen eingehenden, oder aus selbigen auslaufenden Seeschiffe des anderen Theils und deren Ladungen festgesetzt ist, soll auch auf den gegenseitigen Fluss-Schiffahrts-Verkehr völlige Anwendung finden. Bei den Fluss-Schiffen genügt zum Beweise der Nationalität das in der Weser-Schiffahrts-Acte vom 10. September 1823, und resp. in dem Schluss-Protocolle der Elb-Schiffahrts-Revisions-Commission, d. d. Hamburg den 18. September 1824 vereinbarte Manifest.

Art. 7. Würden die Contrahenten es zweckmässig erachten, zur Beförderung ihres gegenseitigen Handels-Interesse additionelle Stipulationen einzugehen, so sollen alle Artikel, über welche man sich dergestalt vereinigen wird, als Theile dieses Vertrages angesehen werden.

Art. 8. Wiewohl der gegenwärtige Vertrag als für die drei freien und Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg gemeinschaftlich geltend angesehen werden soll, so ist man dennoch übereingekommen, dass deshalb nicht eine solidarische Verpflichtung unter ihren resp. Regierungen statt finden, und das etwaige Aufhören der Bestimmungen dieses Vertrages für eine derselben keine Wirkung auf die vertragsmässigen Verhältnisse der andern haben soll, für welche vielmehr in einem solchen Falle der Vertrag in voller Kraft bleiben wird.

Art. 9. Die Dauer des gegenwärtigen Vertrages, welcher vom Tage der Auswechslung der Ratificationen ab in Kraft treten wird, ist vorläufig auf den Zeitraum bis zum 1. Januar 1840 festgesetzt, und soll, wenn 12 Monate vor dem Ablaufe dieses Zeitraums von der einen oder andern Seite eine Aufkündigung nicht erfolgt sein wird, stets als noch ferner auf ein Jahr, und so fort bis zum Ablaufe eines Jahres nach geschehener Aufkündigung verlängert, betrachtet werden.

Art. 10. Der gegenwärtige Vertrag soll von den contrahirenden Theilen ratificirt, und die Ratifications-Urkunden sollen spätestens innerhalb fünf Wochen, oder wo möglich noch früher, in Berlin ausgewechselt werden.

Dessen zur Urkund ist dieser Vertrag von den beiderseitigen Bevollmächtigten unter Beidruckung ihrer Siegel unterzeichnet worden.

So geschehen Berlin, den 4. October 1828.

Ernst Michaelis. Ludwig August von Rebeur.

5. Schiffahrts-Vertrag zwischen dem Senate der freien und Hansestadt Lübeck und Sr. Majestät dem Könige von Hannover.

Seine Majestät der König von Hannover und der hohe Senat der freien und Hansestadt Lübeck haben, um den Schiffahrtsverkehr zwischen den beiderseitigen Handelsplätzen zu erleichtern, die Abschliessung eines Schiffahrts-Vertrages nach dem Grundsatz der Gegenseitigkeit für angemessen gehalten und zu diesem Zwecke eine Unterhandlung eintreten lassen.

Zu derselben haben Seine Majestät der König von Hannover Allerhöchst Ihren Ober-Steuer-Rath, Dr. Otto Carl Franz Klenze, Ritter des Guelphen-Ordens, und

der hohe Senat der freien und Hansestadt Lübeck den Senator Dr. Heinrich Brehmer, zu bevollmächtigten Commissarien ernannt und sind diese, nach geschehener Auswechslung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, unter dem Vorbehalte der Allerhöchsten und hohen Ratificationen über folgende Punkte übereingekommen.

Art. 1. Es sollen in den Häfen und Landungsplätzen des Königreichs Hannover Lübeckische See- und Fluss-Schiffe und in den der freien und Hansestadt Lübeck angehörigen Häfen und Landungsplätzen Hannoversche See- und Fluss-Schiffe in Beziehung auf Abgaben jeder Art, welche für Schiff und Ladung, bei der Ankunft, beim Liegen oder beim Abgange, an den Staat, an Corporationen oder an Privaten entrichtet werden müssen, eine eben so günstige Behandlung, als die dem eigenen Staate angehörnden Schiffe, geniessen.

Dieselbe Gleichstellung soll auch in schiffahrts- und hafen-polizeilichen Beziehungen eintreten.

Als Hannoversche und Lübeckische Schiffe werden gegenseitig diejenigen betrachtet, welche mit den nach der Gesetzgebung ihres Landes zur Ausweisung ihrer Nationalität erforderlichen Schiffspapieren versehen sind und unter der Flagge ihres Landes fahren.

Art. 2. Die Theilnahme an der Schiffahrt von Hafen zu Hafen desselben Landes und auf den, Einem der beiden Staaten ausschliesslich angehörnden Stromstrecken, Flüssen und Canälen richtet sich nach den in diesem Staate hierüber getroffenen Bestimmungen.

So weit indessen Schiffen eines dritten Staates die Theilnahme an der Schiffahrt von Hafen zu Hafen, oder auf den Stromstrecken, Flüssen und Canälen des Königreichs Hannover eingeräumt ist, soll dieselbe auch Lübeckischen Schiffen zustehen. Dasselbe gilt auch im Gebiete der freien und Hansestadt Lübeck für Hannoversche Schiffe. Die den Hannoverschen Schiffen schon früher zugesicherte Befugnis zur Befahrung der Stecknitz wird durch diesen Artikel nicht aufgehoben oder verändert.

Art. 3. Das Strandrecht ist und bleibt hinsichtlich der Unterthanen, Schiffe und Waaren beider Staaten gänzlich abgeschafft.

Das Verfahren bei Strandungen richtet sich in jedem der beiden Staaten nach den in demselben geltenden Vorschriften, jedoch sollen auch hiebei die gestrandeten Schiffe des anderen Staates nebst ihrer Ladung eben so günstig als diejenigen des eigenen Staates behandelt werden.

Art. 4. Consuln des anderen Staates werden in den beiderseitigen Handelsplätzen zugelassen.

Dieselben sollen an dem Orte ihrer Anstellung, nachdem sie von dessen Regierung das Exequatur erhalten haben, sowohl für ihre Personen als für ihre Dienstverrichtungen dieselben Vorzüge geniessen, welche dort den Consuln der begünstigtesten Staaten zugestanden sind.

Art. 5. Dieser Vertrag wird binnen vier Monaten beiderseits ratificirt werden und tritt mit der Auswechslung der Ratificationen in Kraft.

Derselbe gilt zunächst auf zehn Jahre, von der Auswechslung der Ratificationen an gerechnet, dauert jedoch auch nach dieser Zeit unverändert fort, bis Eine der contrahirenden Regierungen eine Kündigung desselben eintreten lässt, in welchem Falle er nach Ablauf eines Jahres erlischt.

Zur Urkunde dessen ist dieser Vertrag von den beiderseitigen Bevollmächtigten in doppelter Urschrift unterzeichnet und unterschelt.

Geschehen zu Dresden den vierzehnten Februar Eintausend achthundert vier und vierzig.

Dr. Otto Carl Franz Klenze.

Dr. Heinrich Brehmer.

6. Vereinbarung zwischen dem Senate der freien und Hansestadt Lübeck und der Mecklenburg-Schwerinschen Regierung, betreffend die Gleichstellung hinsichtlich der beim Land- und Schiffahrts-Verkehr in den gegenseitigen Gebieten zu entrichtenden Abgaben.

Nachdem bereits im Jahre 1817 zwischen der diesseitigen Regierung und dem hohen Senate der freien Hansestadt Lübeck vereinbart worden: dass vom 1. Juli 1817 an und bis auf etwanige anderweitige Uebereinkunft die beiderseitigen Unterthanen und Untergehörigen in Ansehung aller Abgaben bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr durchgängig gleich den Einheimischen behandelt werden sollen, nunmehr aber beiderseitiges Einverständniss darüber vorliegt, dass jene bisher nur auf den Landverkehr bezogene Vereinbarung künftighin auch

auf den Schiffsverkehrs-Verkehr ihre Anwendung finde, so erklärt, im Austausch mit einer, von dem hohen Senate der freien Hansestadt Lübeck, in Bezug auf die diesseitigen Schiffe ausgefertigten gleichlautenden Zusicherung, das unterzeichnete Geheime Staats-Ministerium, in Gemässheit der von Seiner Königlichen Hoheit dem Grossherzoge dazu ertheilten Ermächtigung, hiemittelst, dass

- 1) angerechnet vom 1. April d. J., in den Mecklenburgischen Häfen die Lübeckischen Schiffe und deren Ladungen, sowohl bei ihrer Ankunft, als während ihres Aufenthalts und bei ihrer Abfahrt, in Bezug auf jegliche Art von Abgaben, mögen diese dem Staate, einer Stadt, Commune, Corporation oder Privatpersonen zufließen, so wie in Bezug auf schiffsfahrts- und hafenpolizeiliche Verhältnisse, einer eben so günstigen Behandlung, wie die einheimischen Schiffe geniessen sollen, dass
- 2) die vollkommenste Gleichstellung der Lübeckischen Schiffe mit den einheimischen, auch in den Fällen Platz greifen soll, wenn ein Lübeckisches Schiff einen Mecklenburgischen Hafen aus Noth anlauft oder an den Mecklenburgischen Küsten strandet, oder an denselben Schiffbruch leidet; dass endlich
- 3) zum Beweise der Nationalität der unter Lübeckischer Flagge fahrenden Schiffe diesseits diejenigen Schiffspapiere für ausreichend angenommen werden sollen, welche nach den Lübeckischen Gesetzen zu solchem Beweise genügen.

Schwerin, den 28. Januar 1845.

Grossherzoglich Mecklenburgisches Geheimes Staats-Ministerium.
L. v. Bützow.

Nachdem bereits im Jahre 1817 zwischen Sr. Königlichen Hoheit dem Grossherzoge von Mecklenburg-Schwerin etc. und dem Senate der freien und Hansestadt Lübeck vereinbart worden,

dass vom 1. Juli 1817 an und bis auf etwaige anderweitige Uebereinkunft die beiderseitigen Unterthanen und Untergehörigen in Ansehung aller Abgaben bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr durchgängig gleich den Einheimischen behandelt werden sollen, nunmehr aber beiderseitiges Einverständniss darüber vorliegt, dass jene bisher nur auf den Landverkehr bezogene Vereinbarung künftighin auch auf den Schiffsverkehrs-Verkehr ihre Anwendung finde, so erklärt, im Austausch mit einer vom Hohen Grossherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen Geheimen Staats-Ministerium in Gemässheit der von Sr. Königl. Hoheit dem Grossherzoge dazu ertheilten Ermächtigung, am 28. Januar d. J. ausgefertigten, die diesseitigen Schiffe betreffenden gleichlautenden Zusicherung, der Senat der freien und Hansestadt Lübeck hiemittelst, dass

- 1) angerechnet vom 1. April d. J., in den Lübeckischen Häfen die Mecklenburg-Schwerinschen Schiffe und deren Ladungen, sowohl bei ihrer Ankunft, als während ihres Aufenthalts und bei ihrer Abfahrt, in Bezug auf jegliche Art von Abgaben, mögen diese dem Staate, einer Stadt, Commune, Corporation oder Privatperson zufließen, so wie in Bezug auf schiffsfahrts- und hafenpolizeiliche Verhältnisse, einer eben so günstigen Behandlung, wie die einheimischen Schiffe geniessen sollen, dass
- 2) die vollkommenste Gleichstellung der Mecklenburg-Schwerinschen Schiffe mit den einheimischen auch in den Fällen Platz greifen soll, wenn ein Mecklenburg-Schwerinsches Schiff einen Lübeckischen Hafen aus Noth anlauft oder an den Lübeckischen Küsten strandet oder an denselben Schiffbruch leidet; dass endlich
- 3) zum Beweise der Nationalität der unter Mecklenburg-Schwerinscher Flagge fahrenden Schiffe von Seiten der freien und Hansestadt Lübeck diejenigen Schiffspapiere für ausreichend angenommen werden sollen, welche nach den Mecklenburg-Schwerinschen Gesetzen zu solchem Beweise genügen.

Lübeck, den 1. März 1845.

Der Senat der freien und Hansestadt Lübeck.

B. H. Frister, präsidirender Bürgermeister.

7. Vergleich zwischen der Stadt Hamburg und dem Gesamt-Hause Holstein zu Gottorff am 27. Mai 1768 geschlossen.

Art. 10. Ihre Königl. Majestät zu Dänemark-Norwegen wollen die Stadt Hamburg in dem wirklichen Besitz der ihr in dem Kopenhagener Recess von 1692, Art. 6, und in der Convention von 1762, den 30. Juni, zugestandenen Zoll-, Schiffs-, Navigations- und Handels-Freiheiten im Oresund und Ihre Königlichen Majestät Königreiche Norwegen setzen, auch sogleich nach geschlossenem Vergleiche eine genaue Untersuchung aller Orten anstellen lassen, um da, wo das Gegentheil annoch befunden werden möchte, diese Verfügung durch Königliche Befehle zur Wirklichkeit zu bringen, und überhaupt die Stadt Hamburg, in Ansehung ihres Commercii, den Amicissimis praesentibus et futuris, in allen Vorfällen und auf alle Art und Weise gleichzustellen.

8. Declarationen, betreffend die Gleichstellung der Lübeckischen und Königlich Dänischen Schiffe und Fahrzeuge hinsichtlich der in den gegenseitigen Häfen zu entrichtenden Abgaben.

Nachdem Seine Majestät der König von Dänemark und der hohe Senat der freien und Hansestadt Lübeck in dem Wunsche übereingekommen sind, durch gegenseitige Aufhebung alles Unterschiedes in der Behandlung der beiderseitigen Schiffe und deren Ladungen in Ihren respectiven Häfen, zur Beförderung des zwischen Dänemark und der freien und Hansestadt Lübeck bestehenden Handelsverkehrs beizutragen, so erklärt das unterzeichnete Ministerium hiedurch in Folge Allerhöchsten Auftrags, und in Erwiderung der von dem Hohen Senate der freien und Hansestadt Lübeck rücksichtlich der Dänischen Schiffe ausgestellten gleichen Zusicherung:

dass in den Dänischen Häfen, mit Ausnahme der Dänischen Colonien (Grönland, Island und die Färöer mit darin begriffen) die Lübeckischen Schiffe und anderen Fahrzeuge, bei ihrem Einlaufen wie bei ihrer Abfahrt, hinsichtlich aller Zoll-, Hafen-, Tonnen-, Leuchthurm-, Lootsen- und Bergegelder, und überhaupt hinsichtlich aller anderen jetzt oder künftig der Staatskasse, den Städten, den Commünen oder Privat-Anstalten zufließenden Lasten oder Abgaben irgend einer Art oder Benennung, auf ganz gleichem Fusse mit den Dänischen Schiffen, auch anderen Fahrzeugen, behandelt, auch die auf Lübeckischen Schiffen und anderen Fahrzeugen ein- oder ausgeführten Waaren, deren Einfuhr in die Häfen des Königreichs Dänemark in Dänischen Fahrzeugen gesetzlich erlaubt ist oder erlaubt werden wird, keinen höheren oder anderen Abgaben irgend einer Art, als die auf Dänischen Schiffen und anderen Fahrzeugen ein- oder ausgeführten Waaren zu erlegen haben, unterworfen werden sollen; so wie dass die Lübeckischen Schiffe und deren Ladung bei der Fahrt durch den Sund oder durch die Belte, keine höhere oder andere Abgaben und Gefälle zu entrichten haben werden, als diejenigen, die von den begünstigsten Nationen jetzt oder künftig erlegt werden.

Die Wirksamkeit dieser Gleichstellung soll von dem 1. Januar 1841 an beginnen und sich bis zum 1. Januar 1851 erstrecken, und selbst über diese Zeit hinaus, es sei dann, dass später die eine oder andere der contrahirenden Parteien ausdrücklich ihre Absicht erklären möchte, die Wirkung derselben aufhören zu lassen.

In diesem Falle wird auf die von einer der contrahirenden Parteien der anderen gemachte officiële Anzeige, dass die Gleichstellung aufgehoben werden soll, diese nichts desto weniger bis nach Verlauf von zwölf auf jene Anzeige folgenden Monaten verbindlich bleiben.

Copenhagen, den 14. October 1840.

Königlich Dänisches Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten.
Krabbe-Carisius.

Nachdem Seine Majestät der König zu Dänemark und der Senat der freien Hansestadt Lübeck in dem Wunsche übereingekommen sind, durch gegenseitige Aufhebung alles Unterschiedes in der Behandlung der beiderseitigen Schiffe und deren Ladungen in Ihren respectiven Häfen, zur Beförderung des zwischen Dänemark und der freien Hansestadt Lübeck bestehenden Handelsverkehrs beizutragen, so erklärt der unterzeichnete Senat der freien Hansestadt Lübeck hiedurch in Erwiderung der von dem Königlich Dänischen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten rücksichtlich der Lübeckischen Schiffe ausgestellten gleichen Zusicherung:

dass in den Lübeckischen Häfen die Dänischen Schiffe und anderen Fahrzeuge, bei ihrem Einlaufen wie bei ihrer Abfahrt, hinsichtlich aller Zoll-, Hafen-, Tonnen-, Leuchthurm-, Lootsen- und Bergegelder, und überhaupt hinsichtlich aller andern jetzt oder künftig der Staatskasse, der Stadt, den Commünen oder Privat-Anstalten zufließenden Lasten oder Abgaben irgend einer Art oder Benennung, auf ganz gleichem Fusse mit den Lübeckischen Schiffen und anderen Fahrzeugen behandelt, auch die auf Dänischen Schiffen und anderen Fahrzeugen ein- oder ausgeführten Waaren, deren Einfuhr in die Häfen der freien Hansestadt Lübeck in Lübeckischen Fahrzeugen gesetzlich erlaubt ist oder erlaubt werden wird, keinen höheren oder anderen Abgaben irgend einer Art, als die auf Lübeckischen Schiffen und anderen Fahrzeugen ein- oder ausgeführten Waaren zu erlegen haben, unterworfen werden sollen.

Die Wirksamkeit dieser Gleichstellung soll von dem 1. Januar 1841 an beginnen und sich bis zum 1. Januar 1851 erstrecken, und selbst über diese Zeit hinaus, es sei dann, dass später die eine oder andere der contrahirenden Parteien ausdrücklich ihre Absicht erklären möchte, die Wirkung derselben aufhören zu lassen.

In diesem Falle wird auf die von einer der contrahirenden Parteien der anderen gemachte officiële Anzeige, dass die Gleichstellung aufgehoben werden soll, diese nichts desto weniger bis

nach Verlauf von zwölf auf jene Anzeige folgenden Monaten verbindlich bleiben.

Lübeck, den 14. October 1840.

Der Senat der freien Hansestadt Lübeck.

B. H. Frister, d. Z. präsidirender Bürgermeister.

9. Declarationen, betreffend die Behandlung der Dänischen und Bremischen Schiffe in den beiderseitigen Häfen.

Nachdem Seine Majestät der König von Dänemark und der Senat der freien Hansestadt Bremen in dem Wunsche übereingekommen sind, durch gegenseitige Aufhebung alles Unterschiedes in der Behandlung der beiderseitigen Schiffe und deren Ladungen in Ihren respectiven Häfen, zur Beförderung des zwischen Dänemark und der freien Hansestadt Bremen bestehenden Handelsverkehrs beizutragen, so erklärt das unterzeichnete Ministerium hiedurch, in Folge allerhöchsten Auftrags und in Erwiderung der von dem Senate der freien Hansestadt Bremen rücksichtlich der Dänischen Schiffe ausgestellten gleichen Zusicherung:

dass in den Dänischen Häfen, mit Ausnahme der Dänischen Colonien (Grönland, Island und die Färöer mit darin begriffen), die Bremischen Schiffe, bei ihrem Einlaufen wie bei ihrer Abfahrt, hinsichtlich aller Zoll-, Hafen-, Tonnen-, Leuchthurm-, Lootsen- und Bergegelder, und überhaupt hinsichtlich aller anderen, jetzt oder künftig der Staatskasse, den Städten, den Commünen oder Privat-Anstalten zufließenden Lasten oder Abgaben irgend einer Art oder Benennung, auf ganz gleichem Fusse mit den Dänischen Schiffen behandelt, auch die auf Bremischen Schiffen ein- oder ausgeführten Waaren, deren Einfuhr in die Häfen des Königreichs Dänemark in Dänischen Fahrzeugen gesetzlich erlaubt ist oder erlaubt werden wird, keinen höheren oder anderen Abgaben irgend einer Art, als die auf Dänischen Schiffen ein- oder ausgeführten Waaren zu erlegen haben, unterworfen werden sollen, so wie dass die Bremischen Schiffe und deren Ladungen bei der Fahrt durch den Sund oder durch die Belte keine höhere oder andere Abgaben und Gefälle zu entrichten haben werden, als diejenigen, die von den begünstigsten Nationen jetzt oder künftig erlegt werden.

Die Wirksamkeit dieser Gleichstellung soll von dem 1. Januar 1836 an beginnen und sich bis zum 1. Januar 1846 erstrecken, und selbst über diese Zeit hinaus, es sei denn, dass später die eine oder andere der contrahirenden Parteien ausdrücklich ihre Absicht erklären möchte, die Wirkung derselben aufhören zu lassen.

In diesem Falle wird, auf die von einer der contrahirenden Parteien der anderen gemachte officielle Anzeige, dass die Gleichstellung aufgehoben werden soll, diese nichts desto weniger bis nach Verlauf von zwölf auf jene Anzeige folgenden Monaten verbindlich bleiben.

Copenhagen, den 5. November 1835.

Königlich Dänisches Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten.
Krabbe-Carisius.

Nachdem Seine Majestät der König von Dänemark und der Senat der freien Hansestadt Bremen in dem Wunsche übereingekommen sind, durch gegenseitige Aufhebung alles Unterschiedes in der Behandlung der beiderseitigen Schiffe und deren Ladungen in Ihren respectiven Häfen, zur Beförderung des zwischen Dänemark und der freien Hansestadt Bremen bestehenden Handelsverkehrs beizutragen, so erklärt der unterzeichnete Senat der freien Hansestadt Bremen hiedurch, in Erwiderung der von dem Königlich Dänischen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten rücksichtlich der Bremischen Schiffe ausgestellten gleichen Zusicherung:

dass in den Bremischen Häfen die Dänischen Schiffe, bei ihrem Einlaufen wie bei ihrer Abfahrt, hinsichtlich aller Zoll-, Hafen-, Tonnen-, Leuchthurm-, Lootsen- und Bergegelder, und überhaupt hinsichtlich aller anderen, jetzt oder künftig der Staatskasse, der Stadt, den Commünen oder Privat-Anstalten zufließenden Lasten oder Abgaben irgend einer Art oder Benennung, auf ganz gleichem Fusse mit den Bremischen Schiffen behandelt, auch die auf Dänischen Schiffen ein- oder ausgeführten Waaren, deren Einfuhr in die Häfen der freien Hansestadt Bremen in Bremischen Fahrzeugen gesetzlich erlaubt ist oder erlaubt werden wird, keinen höheren oder anderen Abgaben irgend einer Art, als die auf Bremischen Schiffen ein- oder ausgeführten Waaren zu erlegen haben, unterworfen werden sollen.

Die Wirksamkeit dieser Gleichstellung soll von dem 1. Januar 1836 an beginnen und sich bis zum 1. Januar 1846 erstrecken, und selbst über diese Zeit hinaus, es sei denn, dass später die eine oder andere der contrahirenden Parteien ausdrücklich ihre Absicht erklären möchte, die Wirkung derselben aufhören zu lassen.

In diesem Falle wird, auf die von einer der contrahirenden Parteien der anderen gemachte officielle Anzeige, dass die Gleich-

stellung aufgehoben werden soll, diese nichts desto weniger bis nach Verlauf von zwölf auf jene Anzeige folgenden Monaten verbindlich bleiben.

Bremen, den 5. November 1835.

Der Senat der freien Hansestadt Bremen.

Der Präsident des Senats, Smidt.

10. Handels- und Schifffahrts-Vertrag zwischen dem Senate der freien und Hansestadt Hamburg und Sr. Majestät dem Könige von Schweden und Norwegen.

Seine Majestät, der König von Schweden und Norwegen, und der Senat der freien Hansestadt Hamburg, gleichmässig von dem Wunsch beseelt, die zwischen den Königreichen Schweden und Norwegen und dem Freistaate Hamburg bestehenden Handelsverbindungen zu erweitern und zu befestigen, und überzeugt, dass dieser heilsame Zweck nicht besser erfüllt werden könne, als durch die Annahme eines auf Grundsätzen der Billigkeit basirten Systems vollkommener Reciprocität, sind demgemäss übereingekommen, zum Zweck des Abschlusses eines Handelsvertrags in Verhandlung zu treten und haben zu diesem Ende ihre Bevollmächtigten ernannt, nämlich:

Se. Majestät, der König von Schweden und Norwegen,

den Grafen Anton Reinhold von Wrangel, Ihren Kammerherrn und Geschäftsträger bei den Grossherzogen von Mecklenburg und den freien Hansestädten Lübeck, Bremen und Hamburg, Ritter des Ordens vom Nordsterns,

und der Senat der freien Hansestadt Hamburg,

den Syndicus Edward Banks, Doctor der Rechte;

welche, nach erfolgter Auswechslung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, über nachstehende Artikel sich vereinigt haben:

Art. 1. Schwedische und Norwegische Schiffe, welche beladen oder in Ballast in den Häfen des Freistaats Hamburg, und eben so Hamburgische Schiffe, welche beladen oder in Ballast in den Häfen der Königreiche Schweden und Norwegen ankommen, sollen, sowohl ein- als ausgehend, rücksichtlich der Hafen-, Tonnen-, Leucht- und Lootsengelder, so wie aller anderen Abgaben oder Auflagen jeder Art und Benennung, mögen sie der Regierung, den Städten oder Privat-Anstalten irgend einer Art zu Gute kommen, auf völlig gleichem Fusse mit den nationalen Schiffen behandelt werden.

Man ist übereingekommen, diese Bestimmungen auch auf die Schifffahrtsabgaben im Götha- und Trollhätta-Canal zu erstrecken.

Art. 2. Alle Waaren und Handelsartikel, sie mögen Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie der Königreiche Schweden und Norwegen, oder irgend eines anderen Landes sein, deren Einfuhr in die Häfen des Freistaats Hamburg in Hamburgischen Schiffen gesetzlich erlaubt ist, dürfen daselbst auch in Schwedischen und Norwegischen Schiffen eingeführt werden, ohne anderen oder höheren Abgaben, wes Namens es auch sei, zu unterliegen, als wenn dieselben Waaren oder Erzeugnisse in Hamburgischen Schiffen angebracht wären; und umgekehrt, dürfen alle Waaren und Handelsartikel, gleichviel ob Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie des Freistaats Hamburg oder irgend eines andern Landes, deren Einfuhr in die Häfen der Königreiche Schweden und Norwegen in Schwedischen oder Norwegischen Schiffen gesetzlich erlaubt ist, gleichmässig auch in Hamburgischen Schiffen eingeführt werden, ohne anderen oder höheren Abgaben, wie sie auch heissen mögen, zu unterliegen, als wenn die nämlichen Waaren oder Erzeugnisse in Schwedischen oder Norwegischen Schiffen angebracht wären.

Die Bestimmungen dieses und des vorhergehenden Artikels sind respective auf die in die Häfen des Freistaats Hamburg einlaufenden Schwedischen und Norwegischen, oder auch in die Häfen der Königreiche Schweden und Norwegen einlaufenden Hamburgischen Schiffe in ihrer vollen Ausdehnung selbst dann anwendbar, wenn diese Fahrzeuge auch nicht direct aus den Häfen der Königreiche Schweden und Norwegen oder denen des Freistaats Hamburg, vielmehr aus den Häfen einer dritten oder fremden Macht ankommen sollten.

Art. 3. Alle Waaren und Handelsartikel, sie mögen Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie der Königreiche Schweden und Norwegen, oder irgend eines anderen Landes sein, deren Ausfuhr aus den Häfen der gedachten Königreiche in den eigenen Schiffen der letzteren gesetzlich erlaubt ist, dürfen ebendaher auch in Hamburgischen Schiffen ausgeführt werden, ohne anderen oder höheren Abgaben, wie sie Namen haben mögen, unterworfen zu sein, als wenn die Ausfuhr in Schwedischen oder Norwegischen Schiffen erfolgt wäre. Und in Beobachtung einer genauen Gegenseitigkeit sollen alle Waaren und Handelsartikel, sie mögen Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie des Freistaats Hamburg oder irgend eines anderen Landes sein, deren Ausfuhr aus den Häfen des Freistaats Hamburg in dessen eigenen Schiffen gesetzlich gestattet ist, auf gleiche Weise auch in Schwedischen und Norwegischen Fahrzeugen verschifft werden dürfen, ohne anderen oder höheren Abgaben, wie sie auch heissen mögen, zu unterliegen, als wenn die Ausfuhr in Hamburgischen Schiffen geschehen wäre.

Art. 4. Die allgemeinen Bestimmungen der vorstehenden Artikel 1, 2 und 3 einschliesslich, sollen gleichmässig auch auf die, der Colonie Sr. Majestät des Königs von Schweden und Norwegen, St. Barthelémy

in Westindien angehörigen Schiffe, bei ihrem Eintreffen in den Häfen des Freistaats Hamburg, so wie umgekehrt auf die Schiffe des letzteren, bei ihrem Eintreffen in den Häfen der gedachten Colonie, Anwendung finden.

Art. 5. Die Hohen contrahirenden Theile verpflichten sich, ihre gegenseitigen Ausfuhrartikel, Producte des Bodens oder der Industrie der respectiven Territorien, bei deren Einfuhr von einem Lande in das andere mit keinen höheren oder anderen Abgaben zu belegen, als die nämlichen Artikel und Producte irgend eines dritten Landes; desgleichen auch wider den Verkehr mit den beiderseitigen Boden- oder Industrie-Erzeugnissen kein Aus- oder Einfuhr-Verbot zu erlassen, ohne dass solches Verbot gleichzeitig auf jede andere Nation erstreckt würde.

In Allem, was Handel und Schiffahrt betrifft, wird jeder der Hohen contrahirenden Theile den anderen auf dem Fusse der begünstigtesten Nationen behandeln.

Art. 6. Es soll weder direct noch indirect, weder durch eine der Regierungen selbst, noch von Seiten irgend einer, in ihrem Namen oder Auftrag handelnden Gesellschaft, Corporation oder Agentur, für den Ankauf irgend eines in das Gebiet des anderen Theils verführten Erzeugnisses des Bodens oder der Industrie, sei es eines der beiden Staaten oder eines dritten Landes, irgend ein Vorzug ertheilt werden dürfen, auf den Grund oder in Berücksichtigung der Nationalität des Schiffes, welches ein solches gesetzlich erlaubtes Erzeugniss verführt hat, indem es die bestimmte Absicht der Hohen contrahirenden Theile ist, dass in dieser Hinsicht keinerlei Verschiedenheiten oder Unterscheidungen statt haben sollen.

Art. 7. Die Schwedischen und Norwegischen, so wie die Hamburgischen Schiffe können sich die Vorzüge und Befreiungen des gegenwärtigen Vertrags nur dann zu eigen machen, wenn sie mit den, zur Festsetzung ihrer Trächtigkeit und Nationalität erforderlichen Papieren und Certificaten, in Gemässheit der darüber beiderseits bestehenden gesetzlichen Vorschriften, versehen sind.

Die Hohen contrahirenden Theile behalten sich vor, Declarationen mit klarer und bestimmter Aufzählung derjenigen Papiere und Documente auszuwechseln, mit denen, den Vorschriften des einen und des andern Staats zufolge, ihre Schiffe versehen sein müssen. Sollte, nachdem diese, spätestens in zwei Monaten nach Unterzeichnung des gegenwärtigen Vertrags zu beschaffende, Auswechslung erfolgt ist, einer der Hohen contrahirenden Theile sich in dem Fall befinden, seine Verfügungen über den betreffenden Gegenstand ganz oder theilweise zu ändern: so ist dem andern davon amtliche Mittheilung zu machen.

Art. 8. Gegenwärtiger Vertrag soll, vom 1. Juli dieses Jahres an gerechnet, fünf Jahre lang in Kraft, auch über diese Frist hinaus noch ein weiteres Jahr hindurch verbindlich bleiben, wenn nicht zwölf Monate vor Ablauf derselben einer der Hohen contrahirenden Theile dem anderen seine Absicht kund gethan, ihn ausser Kraft treten zu lassen, und so ferner bis zum Ablauf von zwölf Monaten nach der amtlichen Anzeige eines der Hohen contrahirenden Theile an den anderen, dass der Vertrag aufhören solle.

Art. 9. Der gegenwärtige Vertrag soll von den Hohen contrahirenden Theilen ratificirt und die Ratificationen sollen zu Hamburg ausgetauscht werden, innerhalb zweier Monate nach Unterzeichnung desselben oder, wenn thunlich, noch früher.

Dess zur Urkund haben die beiderseitigen Bevollmächtigten diesen Vertrag unterzeichnet und ihre Siegel beigeschrieben.

So geschehen zu Hamburg, am ersten Mai, im Jahre unseres Herrn: Ein Tausend acht Hundert Ein und Vierzig.

Anton Reinhold, Graf v. Wrangel.

Banks.

II. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwischen der freien Hansestadt Bremen und den Königreichen Schweden und Norwegen.

Se. Majestät der König von Schweden und Norwegen und der Senat der freien Hansestadt Bremen, gleichmässig von dem Wunsche beiseelt, die zwischen den Königreichen Schweden und Norwegen und dem Bremischen Freistaate bestehenden Handelsverbindungen zu erweitern und zu befestigen, und überzeugt, dass dieser heilsame Zweck nicht besser erfüllt werden könne, als durch die Annahme eines auf Grundsätzen der Billigkeit basirten Systems vollkommener Reciprocität, sind demgemäss übereingekommen, zum Zweck des Abschlusses eines Handelsvertrags in Verhandlung zu treten, und haben zu diesem Ende ihre Bevollmächtigten ernannt, nämlich:

Seine Majestät der König von Schweden und Norwegen:

den Grafen Anton Reinhold von Wrangel, Ihren Kammerherrn und Geschäftsträger bei den Grossherzogen von Mecklenburg und den freien Hansestädten Lübeck, Bremen und Hamburg, Ritter des Ordens vom Nordstern;

und der Senat der freien Hansestadt Bremen:

den Bürgermeister Johann Smidt, Doctor der Rechte und Chef der Commission des Senats für die auswärtigen Angelegenheiten;

welche, nach erfolgter Auswechslung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, über nachstehende Artikel sich vereinigt haben:

Art. 1. Schwedische und Norwegische Schiffe, welche beladen oder in Ballast in den Häfen des Bremischen Freistaats, und eben so Bremische Schiffe, welche beladen oder in Ballast in den Häfen der Königreiche Schweden und Norwegen ankommen, sollen, sowohl ein- als ausgehend, rücksichtlich der Hafen-, Tonnen-, Leucht- und Lootsengelder, so wie aller anderen Abgaben oder Auflagen jeder Art und Benennung, mögen sie der Regierung, den Städten oder Privatanstalten irgend einer Art zu Gute kommen, auf völlig gleichem Fusse mit den nationalen Schiffen behandelt werden. Man ist übereingekommen, diese Bestimmungen auch auf die Schiffahrtsabgaben im Götha- und Trollhätta-Canal zu erstrecken.

Art. 2. Alle Waaren und Handelsartikel, sie mögen Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie der Königreiche Schweden und Norwegen, oder irgend eines anderen Landes sein, deren Einfuhr in die Häfen des Bremischen Freistaats in Bremischen Schiffen gesetzlich erlaubt ist, dürfen daselbst auch in Schwedischen und Norwegischen Schiffen eingeführt werden, ohne anderen oder höheren Abgaben, wess Namens es auch sei, zu unterliegen, als wenn dieselben Waaren oder Erzeugnisse in Bremischen Schiffen angebracht wären; und umgekehrt dürfen alle Waaren und Handelsartikel, gleichviel ob Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie des Bremischen Freistaats, oder irgend eines anderen Landes, deren Einfuhr in die Häfen der Königreiche Schweden und Norwegen in Schwedischen oder Norwegischen Schiffen gesetzlich erlaubt ist, gleichmässig auch in Bremischen Schiffen eingeführt werden, ohne anderen oder höheren Abgaben, wie sie auch heissen mögen, zu unterliegen, als wenn die nämlichen Waaren oder Erzeugnisse in Schwedischen oder Norwegischen Schiffen angebracht wären.

Die Bestimmungen dieses und des vorhergehenden Artikels sind resp. auf die in die Häfen des Bremischen Freistaats einlaufenden Schwedischen und Norwegischen, oder auch in die Häfen der Königreiche Schweden und Norwegen einlaufenden Bremischen Schiffe in ihrer vollen Ausdehnung selbst dann anwendbar, wenn diese Fahrzeuge auch nicht direct aus den Häfen der Königreiche Schweden und Norwegen oder denen des Bremischen Freistaats, vielmehr aus den Häfen einer dritten oder fremden Macht ankommen sollten.

Art. 3. Alle Waaren und Handelsartikel, sie mögen Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie der Königreiche Schweden und Norwegen, oder irgend eines anderen Landes sein, deren Ausfuhr aus den Häfen der gedachten Königreiche in den eigenen Schiffen der letzteren gesetzlich erlaubt ist, dürfen ebendaher auch in Bremischen Schiffen ausgeführt werden, ohne anderen oder höheren Abgaben, wie sie Namen haben mögen, unterworfen zu sein, als wenn die Ausfuhr in Schwedischen oder Norwegischen Schiffen erfolgt wäre. Und in Beobachtung einer genauen Gegenseitigkeit werden alle Waaren und Handelsartikel, sie mögen Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie des Bremischen Freistaats, oder irgend eines anderen Landes sein, deren Ausfuhr aus den Häfen des Bremischen Freistaats in dessen eigenen Schiffen gesetzlich gestattet ist, auf gleiche Weise auch in Schwedischen und Norwegischen Fahrzeugen verschifft werden dürfen, ohne anderen oder höheren Abgaben, wie sie auch heissen mögen, zu unterliegen, als wenn die Ausfuhr in Bremischen Schiffen geschehen wäre.

Art. 4. Die allgemeinen Bestimmungen der vorstehenden Artikel 1, 2 und 3 sollen gleichmässig auch auf die, der Colonie Seiner Majestät des Königs von Schweden und Norwegen, St. Barthelemy in Westindien, angehörigen Schiffe bei ihrem Eintreffen in den Häfen des Bremischen Freistaats, so wie umgekehrt auf die Schiffe der letzteren bei ihrem Eintreffen in den Häfen der gedachten Colonie, Anwendung finden.

Art. 5. Die Hohen contrahirenden Theile verpflichten sich, ihre gegenseitigen Ausfuhrartikel, Producte des Bodens oder der Industrie der respectiven Territorien, bei deren Einfuhr von einem Lande in das andere mit keinen höheren oder anderen Abgaben zu belegen, als die nämlichen Artikel und Producte irgend eines dritten Landes, desgleichen auch wider den Verkehr mit den beiderseitigen Boden- oder Industrie-Erzeugnissen kein Aus- oder Einfuhrverbot zu erlassen, ohne dass solches Verbot gleichzeitig auf jede andere Nation erstreckt würde. — In Allem, was Handel und Schiffahrt betrifft, wird jeder der hohen contrahirenden Theile den anderen auf dem Fusse der begünstigtesten Nation behandeln.

Art. 6. Es soll weder direct noch indirect, weder durch eine der Regierungen selbst, noch von Seiten irgend einer, in ihrem Namen oder Auftrage handelnder Gesellschaft, Corporation oder Agentur, für den Ankauf irgend eines in das Gebiet des anderen Theiles verführten Erzeugnisses des Bodens oder der Industrie, sei es eines der beiden Staaten oder eines dritten Landes, irgend ein Vorzug ertheilt werden dürfen, auf den Grund oder in Berücksichtigung der Nationalität des Schiffes, welches ein solches gesetzlich erlaubtes Erzeugniss verführt hat, — indem es die bestimmte Absicht der Hohen contrahirenden Theile ist, dass in dieser Hinsicht keinerlei Verschiedenheiten und Unterscheidungen statthaben sollen.

Art. 7. Die Schwedischen und Norwegischen wie die Bremischen Schiffe können sich die Vorzüge und Befreiungen des gegenwärtigen Vertrags nur dann zu eigen machen, wenn sie mit den, zur Festsetzung ihrer Trächtigkeit und Nationalität erforderlichen Papieren und Certificaten, in Gemässheit der darüber beiderseits bestehenden gesetzlichen Vorschriften, versehen sind.

Die Hohen contrahirenden Theile behalten sich vor, Declarationen mit klarer und bestimmter Aufzählung derjenigen Papiere und Docu-

mente auszuwechseln, mit denen ihre Schiffe in Gemässheit der Vorschriften des einen und des anderen Staates versehen sein müssen. Sollte, nachdem die, spätestens in zwei Monaten nach Unterzeichnung des gegenwärtigen Vertrags zu beschaffende Auswechslung erfolgt ist, einer der contrahirenden Theile sich in dem Fall befinden, seine Verfügungen über den betreffenden Gegenstand ganz oder theilweise zu ändern, so ist dem anderen davon amtliche Mittheilung zu machen.

Art. 8. Gegenwärtiger Vertrag soll, vom ersten Juli d. J. an gerechnet, fünf Jahre lang in Kraft, auch über diese Frist hinaus noch ein weiteres Jahr hindurch verbindlich bleiben, wenn nicht zwölf Monate vor Ablauf derselben einer der Hohen contrahirenden Theile dem anderen seine Absicht kund gethan, ihn ausser Kraft treten zu lassen; — und so ferner bis zum Ablauf von zwölf Monaten nach der amtlichen Anzeige eines der Hohen contrahirenden Theile an den anderen, dass der Vertrag aufhören solle.

Art. 9. Der gegenwärtige Vertrag soll von den Hohen contrahirenden Theilen ratificirt und die Ratificationen sollen zu Hamburg ausgetauscht werden, innerhalb zweier Monate nach Unterzeichnung desselben oder, wenn thunlich, noch früher.

Dess zur Urkund haben die beiderseitigen Bevollmächtigten diesen Vertrag unterzeichnet und ihre Siegel begedruckt.

So geschehen zu Hamburg, am 1. Mai im Jahre unsers Herrn Ein Tausend Achthundert Ein und Vierzig.

Anton Reinhold, Graf v. Wrangel.

Smidt.

12. Declarationen, betreffend die Gleichstellung **Lübeckischer** und **Norwegischer** Schiffe und Ladungen in den gegenseitigen Häfen.

Wir Bürgermeister und Rath der freien Hansestadt Lübeck urkunden und bekennen hierdurch, dass zufolge der hier bestehenden und zu Gunsten der Norwegischen Schiffe und Waaren besonders getroffenen gesetzlichen Bestimmungen, die Norwegischen Schiffe, deren Ladungen und Einfuhren in Unserer Stadt und deren Häfen keinen höheren oder anderen Zoll- und andern Abgaben irgend einer Art unterworfen sind, als die eigenen unter Lübeckischer Flagge fahrenden Schiffe, deren Ladungen und Einfuhren.

So geschehen zu Lübeck, den 3. März 1824.

Zufolge der von dem Herrn Consul unterm 30. März eingereichten Declaration des Lübecker Senats, dass Norwegische Schiffe sammt deren Ladungen in Lübeck den Lübecker Schiffen gleichgestellt sind, haben Se. Majestät gnädigst geruht unterm 10. dieses zu resolviren:

dass die in Lübeck zu Hause gehörigen Schiffe und die Waaren, die damit in Norwegen eingeführt oder von Norwegen ausgeführt werden, anstatt dass solche Schiffe und Waaren bisher als unprivilegirt angesehen worden und demzufolge den erhöhten Zoll erlegten, nunmehr in der Folge als privilegiert behandelt werden sollen und deshalb beim Zollwesen keinen höheren Abgaben unterworfen sein sollen, als die den Norwegischen Schiffen oder auf Waaren in Norwegischen Schiffen ein- oder ausgeführt, berechnet werden.

Welches hierdurch dienstlich mitgetheilt wird.

Christiania, den 26. Mai 1824.

Königlich Norwegisches Regierungs-, Finanz-, Handels- und Zoll-
Departement. Jonas Collett.

13. Extractus Protocolli Senatus Hamburgensis Veneris d. 3. Jan. 1817, betreffend die Gleichstellung der **Hamburgischen** Schiffe in den **Niederländischen** Häfen mit den **nationalen** Schiffen rücksichtlich des Tonnengeldes.

C. & C. Deputatis Commercii bekannt zu machen, dass in Folge desfalls a Senatu bei dem Königl. Niederländischen Gouvernement gemachter Schritte und in Folge desfallsigen Berichts des Hanseatischen Consuls v. Paeschen zu Antwerpen vom 24. December vorigen Jahres von der beikommenden Königl. Niederländischen Behörde verfügt sei, dass von den Hamburgischen Schiffen in Niederländischen Häfen ex reciproco nach Maassgabe des Art. 206. der neuesten Niederländischen Zoll-Verordnung kein höheres droit de tonnage erhoben werde, als von den Niederländischen Schiffen selbst.

Ueber die gegenseitige Gleichstellung **Lübeckischer** und **Niederländischer** Schiffe in den beiderseitigen Häfen rücksichtlich der Tonnengelder sind im Wege der diplomatischen Correspondenz am 19. December 1816 und 15. Januar 1817 Declarationen ausgewechselt worden.

14. Verhandlungen **Bremens** mit den **Niederlanden** [und mit **Belgien**], wegen Gleichstellung der beiderseitigen Flaggen in Betreff des Last- und Lootsengeldes.

Brüssel, den 4. Februar 1817.

Der Minister der auswärtigen Angelegenheiten hat die Ehre, Herrn J. van Paesschen, unter Bezeugung seines Dankes für die ihm von demselben am 10. Januar gemachte Mittheilung, zu benachrichtigen, dass die erforderlichen Befehle gegeben worden sind, Bremische Schiffe in den Häfen des Königreichs der Niederlande künftig keinen höheren Tonnengeldern zu unterwerfen, als Nationalschiffe zu bezahlen haben.

Der Minister der auswärtigen Angelegenheiten, De Nagell.
An Herrn van Paesschen, Agent und
General-Consul von Lübeck, Bremen und Hamburg zu Antwerpen.

Im Haag, den 26. März 1836.

Ich habe die Ehre, Ew. Hochwohlgeboren in Erwiderung ihrer Zuschrift vom 11. dieses, Nr. 6., zu benachrichtigen, dass in Folge der dabei befindlichen Mittheilung des Herrn Bürgermeisters der Stadt Bremen, betreffend die gleiche Behandlung, welche Niederländische und Bremische Schiffe bei Zahlung des Lootsengeldes in den dortigen Häfen geniessen, desends die nöthigen Befehle ertheilt worden sind, um Bremische Fahrzeuge in solcher Hinsicht auch hier zu Lande mit den Niederländischen auf gleichen Fuss zu stellen.

Empfangen Ew. Hochwohlgeboren die erneuerte Versicherung meiner ganz besondern Hochachtung.

Verstolk van Soelen.

An den Herrn Baron van Goltstein,
Minister-Resident S. M. des Königs der Niederlande zu Hamburg.

15. Bekanntmachung, betreffend die Gleichstellung **Hamburgischer** und **Belgischer** Schiffe in den beiderseitigen Häfen hinsichtlich der Schiffsabgaben.

Auf den Grund eines Königl. Belgischen Decretes vom 18. Mai 1832, wodurch den Schiffen aller Länder, in denen völlige Gegenseitigkeit beobachtet wird, Erleichterungen an Schiffsabgaben, gleich denen der Einheimischen, bewilligt werden, bescheinigte der Senat der freien und Hansestadt Hamburg unterm 18. Juli 1832, dass in den Hamburgischen Häfen von den Schiffen unter Königl. Belgischen Flagge überall keine mehrere noch andere Zölle, Lootsgelder, Hafen- und sonstige Abgaben erhoben noch verlangt werden, als nur solche, welchen die Hamburgischen Schiffe hieselbst gleichmässig unterworfen sind: worauf eine Erklärung des Königl. Belgischen Ministerii der auswärtigen Angelegenheiten und der Marine unter dem 18. August 1832 dahin erfolgte, dass die Hamburgische Flagge denjenigen der im Königreiche Belgien begünstigten Nation gleichgestellt ist.

16. Bekanntmachung, betreffend die Gleichstellung der **Lübeckischen** und **Belgischen** Schiffe hinsichtlich der in den gegenseitigen Häfen zu entrichtenden Abgaben.

Nachdem vermittelt, auf den Grund eines Königl. Belgischen Decretes vom 15. Mai 1832, wodurch den Schiffen aller Länder, in denen völlige Gegenseitigkeit beobachtet wird, Erleichterungen an Schiffsabgaben gleich den Einheimischen bewilligt werden, zwischen Belgien und hiesiger Stadt gegenseitig erfolgter Zusicherungen festgesetzt worden ist:

dass rücksichtlich der in den respectiven Häfen zu entrichtenden Abgaben die beiderseitigen Schiffe durchaus gleich behandelt werden sollen;

so wird solches hierdurch zur öffentlichen Kunde gebracht.

Gegeben Lübeck, in der Rathsversammlung, den 28. Februar 1835.

17. Reciprocitäts-Declaration, betreffend die Gleichstellung **Bremischer** und **Belgischer** Schiffe in den beiderseitigen Häfen hinsichtlich der Lootsenabgaben.

Der Senat der freien Hansestadt Bremen urkundet hierdurch, mit Rücksicht auf die in dem Königl. Belgischen Decret vom 15. Mai 1832 ausgesprochene Gegenseitigkeit:

dass die unter Belgischer Flagge in den Bremischen Häfen ankommenden Schiffe keiner anderen oder höheren Lootsen-Abgabe

unterworfen sind, als die unter Bremischer Flagge einlaufenden Schiffe.

Urkundlich der eigenhändigen Unterschrift des Präsidenten und des begedruckten Staatssiegels.

Bremen, den 8. März 1836.

Der Präsident des Senats der freien Hansestadt Bremen.
Nonnen.

Der Minister des Innern,

Nach Ansicht der Declaration des Senats der freien Stadt Bremen, welche beurkundet, dass Belgische, in die Häfen des Gebietes jener Stadt einlaufende Fahrzeuge keinen andern, als den von den einheimischen Fahrzeugen entrichteten, Lootsengebühren unterworfen sind; nach Ansicht der Depeche des Herrn Consuls der Hansestädte zu Antwerpen, welche zu Gunsten Bremischer Schiffe in Belgischen Häfen die gleiche Behandlung in Anspruch nimmt; nach Ansicht des Königlichen Erlasses vom 15. Mai 1832, Nr. 386. — verfügt:

Art. 1. Künftig sollen die Bremischen Fahrzeuge in den Belgischen Häfen nur solche Lootsengelder entrichten, denen Belgische Fahrzeuge unterworfen sind.

Art. 2. Ausfertigungen dieses Erlasses werden den Lootsen-Behörden des Königreichs, so wie dem Herrn Minister der auswärtigen Angelegenheiten und der Marine zu ihrer Benachrichtigung zugestellt.

Brüssel, den 21. März 1836.

De Theux.

(Wegen der gegenseitigen Gleichstellung in Betreff der sonstigen Schiffsabgaben gilt noch die i. J. 1817 mit den Niederlanden ausgewechselte Declaration. S. No. 14.)

18. Handels-Convention zwischen den Senaten der freien und Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg und Sr. Majestät dem König von Gross-Britannien und Irland.

Se. Majestät der König des Vereinigten Königreichs von Gross-Britannien und Irland, eines Theils, und der Senat der freien und Hansestadt Lübeck, der Senat der freien und Hansestadt Bremen und der Senat der freien und Hansestadt Hamburg, (jeder dieser Staaten für sich abgesondert) andern Theils, gleich beseelt von dem Wunsche, ihren Unterthanen und Bürgern, welche mit einander in Handelsverbindungen stehen, jede Erleichterung und Aufmunterung zu gewähren; und überzeugt, dass nichts mehr zu diesem wünschenswerthen Zweck führen kann, als eine gegenseitige Abstellung aller unterscheidenden Abgaben von den Schiffen der hohen contrahirenden Partheien und von deren Ladungen in den Häfen jeder derselben, haben, um zu dem Ende eine Convention zu schliessen, zu Ihren Bevollmächtigten ernannt:

Se. Majestät der König der Vereinigten Königreiche von Gross-Britannien und Irland:

den Hochachtbaren George Canning, Mitglied Sr. Majestät Höchstachtbaren geheimen Conseils, Mitglied des Parlaments und Sr. Majestät ersten Staats-Secretair der Auswärtigen Angelegenheiten, und den Hochachtbaren William Huskisson, Mitglied Sr. Majestät Höchstachtbaren geheimen Conseils, Mitglied des Parlaments, Präsidenten der Commission des geheimen Conseils für die Angelegenheiten des Handels und der Auswärtigen Colonien, und Schatzmeister der Marine Sr. Majestät;

und der Senat der freien und Hansestadt Lübeck, der Senat der freien und Hansestadt Bremen, und der Senat der freien und Hansestadt Hamburg:

James Colquhoun, Esquire, ihren Agenten und General-Consul in Gross-Britannien;

welche Bevollmächtigte, nachdem sie einander ihre resp. Vollmachten mitgetheilt, die in gehöriger Form befunden worden, über die folgenden Artikel übereingekommen sind und über selbige abgeschlossen haben.

Art. 1. Von dem Dato dieser Convention an und nach demselben sollen Lübeckische, Bremische und Hamburgische Schiffe, welche in die Häfen des Vereinigten Königreichs Gross-Britannien und Irland einpassiren oder von denselben auspassiren, und Britische Schiffe, welche in die Häfen der freien und Hanseatischen Republiken, Lübeck, Bremen und Hamburg einpassiren oder von denselben auspassiren, keinen andern oder höheren Schiffsabgaben oder Lasten unterworfen sein, als solchen, welche jetzt oder künftig von den nationalen Schiffen, welche solche resp. Häfen ein- oder auspassiren, erhoben werden.

Art. 2. Alle Güter, Waaren und Kaufmannschaften, es mögen solche Producte der Territorien der freien und Hanseatischen Republiken Lübeck, Bremen und Hamburg, oder jedes andern Landes sein, welche gesetzmässig von einem der Häfen der gedachten Republiken nach dem Vereinigten Königreiche von Gross-Britannien und Irland in Britischen Schiffen eingeführt werden können, sollen gleichmässig in Lübeckischen, Bremischen und Hamburgischen Schiffen einzuführen gestattet sein; und

alle Güter, Waaren und Kaufmannschaften, es mögen solche Producte irgend eines Territorii Sr. Brittischen Majestät, oder irgend eines andern Landes sein, welche gesetzmässig von den Häfen des Vereinigten Königreichs in Britischen Schiffen ausgeführt werden können, sollen gleichmässig von den besagten Häfen in Lübeckischen, Bremischen und Hamburgischen Schiffen auszuführen gestattet sein. — Und alle Güter, Waaren und Kaufmannschaften, welche gesetzmässig nach oder von den Häfen von Lübeck, Bremen und Hamburg in National-Schiffen eingeführt oder ausgeführt werden können, sollen gleichmässig in Britischen Schiffen nach oder von den Häfen von Lübeck, Bremen und Hamburg einzuführen oder auszuführen gestattet sein.

Art. 3. Alle Güter, Waaren und Kaufmannschaften, welche gesetzmässig nach den Häfen des Vereinten Königreichs unmittelbar von den Häfen von Lübeck, Bremen oder Hamburg, oder von irgend einem derselben eingeführt werden können, sollen gegen gleiche Abgabe zugelassen werden, sie mögen in Britischen, oder in zu einer der gedachten Republiken gehörigen Schiffen eingeführt sein: — und alle Güter, Waaren und Kaufmannschaften, welche gesetzmässig aus dem Vereinigten Königreiche ausgeführt werden können, sollen zu denselben Prämien, Rückzöllen und Vergütungen berechtigt sein, sie mögen in Britischen oder in Hanseatischen Schiffen ausgeführt werden: — Und soll dieselbe Reciprocität in den Häfen der gedachten Republiken in Hinsicht auf alle Güter, Waaren und Kaufmannschaften beobachtet werden, welche gesetzmässig nach oder von den besagten Häfen oder irgend einem derselben, in zu dem Vereinigten Königreiche gehörigen Schiffen, eingeführt oder ausgeführt werden können.

Art. 4. Es soll von Seiten keiner der beiden contrahirenden Partheien noch von irgend einer für selbige oder unter ihrer Auctorität handelnden Gesellschaft, Corporation oder Agenten, weder direct noch indirect, eine Priorität oder Vorzug in Hinsicht auf Ankauf irgend eines Artikels von Gewächs, Production oder Manufacturen ihrer resp. Staaten, welche in dem Lande des andern Theils eingeführt worden, rücksichtlich der Nationalität des Schiffes, in welchem solche Artikel importirt sind, stattfinden, da es die wahre Meinung und Absicht der hohen contrahirenden Partheien ist, dass keine Unterscheidung oder Verschiedenheit irgend einer Art in solcher Hinsicht gemacht werde.

Art. 5. In Hinsicht auf die beschränkte Ausdehnung der zu den Republiken Lübeck, Bremen und Hamburg gehörigen Territorien, und auf die bestehenden genauen Handels- und Schiffsahrts-Verbindungen zwischen den gedachten Republiken, ist es hierdurch stipulirt und übereingekommen, dass jedes Schiff, welches in einem oder anderen der Häfen der gedachten Republiken erbaut und ausschliessliches Eigenthum eines oder mehrerer Bürger derselben, und dessen Capitain gleichfalls Bürger einer derselben ist, wenn drei Viertheile der Besatzung Bürger oder Unterthanen einer oder anderer der besagten Republiken, oder eines oder anderen derjenigen Staaten sein werden, welche in der deutschen Conföderation, so wie solche in den Artikeln LIII. und LVI. des General-Tractats des Congresses, unterzeichnet zu Wien den 9. Juni 1815, beschrieben und enumerirt ist, begriffen sind, solchergestalt erbaut, beieigenthumt und bemannt, für alle Zwecke dieser Convention, wie ein zu Lübeck, Bremen oder Hamburg gehöriges Schiff gehalten und angesehen werden soll.

Art. 6. Jedes Schiff mit dessen Ladung, zu einer der Drei Hanseatischen Republiken Lübeck, Bremen oder Hamburg gehörig und von irgend einem der besagten Häfen nach dem Vereinten Königreiche kommend, soll für alle Zwecke dieser Convention, als von dem Lande, welchem es angehört, kommend, angesehen werden: und jedes Britische Schiff mit dessen Ladung, nach den Häfen von Lübeck, Bremen oder Hamburg trafiquirend, es sei directe oder successiv, soll für die gleichen Zwecke auf den Fuss eines Hanseatischen Schiffes und dessen Ladung, dieselbe Reise machend, gestellt sein.

Art. 7. Es ist ferner gegenseitig übereingekommen, dass keine höhere oder andere Abgaben in irgend einem der Staaten der hohen contrahirenden Partheien sollen erhoben werden, von irgend einem persönlichen Eigenthum der resp. Bürger und Unterthanen einer derselben bei Export desselben aus dem Gebiete oder Territorio solcher Staaten, (es sei durch Vererbung solches Eigenthums oder auf andere Weise), als in jedem der Staaten von solchem Eigenthum zu entrichten ist oder zu entrichten sein wird, wenn es von einem Unterthanen oder resp. Bürger solches Staats ausgeführt würde.

Art. 8. Die hohen contrahirenden Partheien behalten sich vor, auf additionelle Stipulationen zum Zweck der Erleichterung und Ausdehnung der commerciellen Verbindungen ihrer resp. Unterthanen und Gebiete, Bürger und Territorien, über dasjenige hinaus, welches in der gegenwärtigen Convention begriffen ist, auf die Grundlage reciproker oder gleichgeltender Vortheile, je nachdem die Umstände es ergeben mögen, einzugehen; und ist, für den Fall da ein oder mehrere Artikel, um solche Stipulationen zum Effect zu bringen, zwischen den hohen contrahirenden Partheien geschlossen worden, hierdurch übereingekommen, dass der Artikel, oder die Artikel, welche hienächst solchergestalt geschlossen werden mögen, als ein Theil der gegenwärtigen Convention angesehen werden sollen.

Art. 9. Die gegenwärtige Convention soll für den Zeitraum von 10 Jahren a dato derselben in Kraft sein, und ferner bis zu Ende von 12 Monaten, nachdem Sr. Majestät der König des Vereinigten Königreichs von Gross-Britannien und Irland einerseits, oder die Gouverne-

ments der freien und Hanseatischen Republiken Lübeck, Bremen und Hamburg, oder eines derselben, andererseits, ihre Absicht solche zu beenden, zu erkennen gegeben haben werden, indem jede der besagten hohen contrahirenden Partheien sich das Recht vorbehält, solche Aufkündigung der Anderen am Ende des besagten Termins von 10 Jahren zu machen: und ist es hierbei zwischen selbigen übereingekommen, dass, bei Ablauf von 12 Monaten nach solcher Aufkündigung, nachdem solche abseiten einer der Partheien von der Anderen empfangen sein wird, diese Convention und alle Bestimmungen derselben aufhören und endigen sollen, so weit sie die Staaten betreffen, welche solche Aufkündigung ertheilen und empfangen, wobei es jedoch übereingekommen und verstanden ist, dass, wenn eine oder mehrere der besagten Hanseatischen Republiken, bei Ablauf der 10 Jahre vom Tage der gegenwärtigen Convention an, die Andeutung der beabsichtigten Beendigung dieser Convention ertheilen oder empfangen, dieselbe nichts desto weniger in voller Kraft und Anwendung verbleiben soll, so fern sie die übrigen Hanseatischen Republiken oder Republik betrifft, welche solche Andeutung nicht ertheilt oder empfangen haben mögen.

Art. 10. Die gegenwärtige Convention soll ratificirt und die Ratificationen zu London innerhalb eines Monats vom dato derselben, oder wenn möglich früher, ausgewechselt werden.

Zur Urkunde dessen haben die resp. Bevollmächtigten dieselbe unter Beisetzung ihrer Wappen unterzeichnet.

So geschehen zu London, den 29. Tag des Monats September im Jahre unseres Herrn Ein Tausend Achthundert und Fünf und Zwanzig.
George Canning. W. Huskisson. James Colquhoun.

19. Supplementar-Convention zu dem Schiffahrts- und Handels-Vertrage vom 29. September 1825 zwischen den Senaten der freien und Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg und Ihrer Majestät der Königin von Gross-Britannien und Irland.

Ihre Majestät die Königin des vereinigten Königreichs von Gross-Britannien und Irland eines Theils und die Senate der freien Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg, jeder dieser Staaten abgesondert für sich, andern Theils, beseelt von dem Wunsche, den Handelsverkehr zwischen ihren resp. Unterthanen und Staatsangehörigen zu erleichtern und zu erweitern, haben in dieser Absicht und in Uebereinstimmung mit den Stipulationen des achten Artikels der Handels- und Schiffahrts-Convention zwischen Gross-Britannien und den Hanseatischen Freistaaten, unterzeichnet zu London am 29. September 1825, den Beschluss gefasst, eine Convention abzuschliessen, welche als supplementarisch zu der oben erwähnten Convention von 1825 betrachtet werden soll.

Ihre Brittische Majestät und die besagten Hanseatischen Freistaaten haben deshalb zu ihren Bevollmächtigten für diesen Zweck ernannt, nämlich:

Ihre Majestät die Königin des vereinigten Königreichs von Gross-Britannien und Irland:

den sehr ehrenwerthen Henry John Viscount Palmerston, Baron Temple, Pair von Irland, Mitglied Ihrer Majestät höchst ehrenwerthen Geheimen-Raths, Ritter-Grosskreuz des höchst ehrenwerthen Bath-Ordens, Mitglied des Parlaments und Ihrer Brittischen Majestät ersten Staats-Secretair für auswärtige Angelegenheiten,

und die Senate der freien Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg:

Herrn Edwards Banks, Doctor der Rechte, Mitglied des Senats und einen der Syndiker der freien Hansestadt Hamburg, welche, nachdem sie einander ihre respectiven, in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten mitgetheilt, die folgenden Artikel vereinbart und abgeschlossen haben.

Art. 1. Die Senate der freien Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg genehmigen hierdurch, dass Brittische Schiffe, welche aus Ländern kommen, die keinen Theil der Dominien Ihrer Brittischen Majestät ausmachen, von nun an mit ihren Ladungen in die Häfen von Lübeck, Bremen und Hamburg zugelassen werden, und dass solche Schiffe bei ihrer Zulassung keine höhere Abgaben bezahlen sollen, als diejenigen, welche unter ähnlichen Umständen von den, Lübeck, Bremen und Hamburg gehörigen Schiffen zu bezahlen sind, und dass die für die Ladungen solcher Brittischen Schiffe zu bezahlenden Abgaben nicht höhere oder andere sein sollen, als wenn solche Ladungen in Lübeck, Bremen oder Hamburg gehörigen Schiffen eingeführt worden wären, und in Berücksichtigung dieses Zugeständnisses genehmigt Ihre Brittische Majestät, dass, von und nach dem Tage der Auswechslung der Ratificationen der gegenwärtigen Convention, die Schiffe der besagten Hanseatischen Freistaaten: Lübeck, Bremen und Hamburg, wenn sie aus Hanseatischen Häfen kommen, mit ihren Ladungen in die Häfen aller Ihrer Majestät Besitzungen zugelassen werden, und dass solche Schiffe bei ihrer Zulassung keine höhere oder andere Abgaben bezahlen sollen, als solche, welche unter ähnlichen Umständen von Brittischen Schiffen zu bezahlen sind, und dass die für die Ladungen solcher Hanseatischen Schiffe zu bezahlenden Abgaben nicht höhere oder andere sein sollen, als wenn solche Ladungen in Brittischen Schiffen eingeführt wären.

Art. 2. In Betracht der Berechtigungen, welche die gegenwärtige Convention auf Brittischen Handel und Brittische Schiffahrt ausdehnt, genehmigt Ihre Brittische Majestät ferner, dass alle Güter, Waaren und Kaufmannschaften, welche das Erzeugniss der Hanseatischen Freistaaten oder der andern Staaten des Deutschen Bundes, oder der in dem Deutschen Zollverein begriffenen Staaten sind, und welche eingeführt werden können in irgend einem nicht Brittischen Schiffe aus den Häfen von Hamburg, Bremen und Lübeck, oder irgend einem an der Elbe oder Weser belegenen Hafen, in die Häfen der auswärtigen Brittischen Besitzungen, Gibraltar und Malta mit eingeschlossen, ebenfalls zur Einfuhr erlaubt sein sollen aus den gedachten Häfen der Hanseatischen Freistaaten in die Häfen der gedachten auswärtigen Brittischen Besitzungen, Gibraltar und Malta mit eingeschlossen, in Schiffen, welche Lübeck, Bremen und Hamburg angehören, gebaut, geeignet und bemannt, wie festgesetzt ist im fünften Artikel der am 29. September 1825, zwischen Grossbritannien einerseits und den freien Hansestädten Lübeck, Bremen und Hamburg andererseits, abgeschlossenen Schiffahrts- und Handels-Convention, und solche Güter, Waaren und Kaufmannschaften, welche das Erzeugniss der Hanseatischen Freistaaten oder der andern Staaten des Deutschen Bundes oder der in dem Deutschen Zollverein begriffenen Staaten sind, so eingeführt in Hanseatischen Schiffen in die Häfen der gedachten auswärtigen Brittischen Besitzungen, Gibraltar und Malta mit eingeschlossen, und alle Güter, Waaren und Kaufmannschaften, ausgeführt in Hanseatischen Schiffen, gebaut, geeignet und bemannt, wie vorerwähnt, aus den Häfen der Brittischen auswärtigen Besitzungen, Gibraltar und Malta mit eingeschlossen, nach irgend einem nicht Brittischen Lande, sollen keine andere oder höhere Abgaben bezahlen, als wenn dieselben in Brittischen Schiffen eingeführt oder ausgeführt wären.

Art. 3. Die gegenwärtige Convention, welche als supplementarisch zu der zwischen Gross-Britannien und den Hanseatischen Freistaaten am 29. September 1825 abgeschlossenen Convention zu betrachten ist, soll ratificirt werden, und die Ratificationen sollen in London sobald wie möglich, innerhalb eines Zeitraums von sechs Wochen, ausgewechselt werden.

Dessen zur Urkunde haben die resp. Bevollmächtigten dieselbe unter Beidruckung ihres Wappensiegels unterzeichnet.

So geschehen zu London am 3. Tage des August im Jahre unseres Herrn Ein Tausend Achthundert und Ein und Vierzig.

Palmerston.

Banks.

20. Bekanntmachung, betreffend die Zulassung Hanseatischer Schiffe und deren Ladungen in Gross-Britannien und den Brittischen Besitzungen.

Es wird hierdurch in Folge officieller Mittheilung bekannt gemacht, dass bis auf Weiteres Hanseatische Schiffe und deren Ladungen, sowohl im Vereinigten Königreiche von Gross-Britannien als in den auswärtigen Brittischen Besitzungen, wenn sie von den Mündungen der Maas und der Elbe und dazwischen liegenden Flüssen, und von den Mündungen der Trave und der Memel und dazwischen liegenden Flüssen kommen oder dahin gehen, auf dieselbe Weise behandelt werden sollen, als wenn sie von Hanseatischen Häfen kämen oder dahin gingen.

Hamburg, den 8. December 1845.

Die Commerz-Deputation.

21. Bekanntmachung, betreffend das Einlaufen Hamburgischer und Französischer Schiffe in den gegenseitigen Häfen in Nothfällen.

Nachdem in Folge ausgewechselter Reciprocitäts-Declarationen Hamburgische und Französische Handelsschiffe, welche vom 1. März d. J. an in erweislichen Nothfällen in den gegenseitigen Häfen einlaufen, von allen zum Vortheile des Staates erhobenen oder zu erhebenden Schiffahrts- oder Hafen-Abgaben befreit sind, sofern sie die gedachten Häfen, ohne Handelsgeschäfte zu treiben, mit ungebrochener Ladung und ungesäumt wieder verlassen, wobei jedoch die zur Reparatur des Schiffes erforderliche Aus- und Einladung der Waaren oder Ueberladung derselben in ein anderes Schiff, so wie die Ankäufe von Schiffsproviand nicht als zur Zahlung gedachter Abgaben verpflichtende Handelsgeschäfte angesehen werden sollen, so wird dieses hiermit zur öffentlichen Kunde gebracht.

Gegeben in unserer Raths-Versammlung Hamburg, den 27. Februar 1843.

(Reciprocitäts-Declarationen (d. 15. Febr. 1843), ganz gleichen Inhalts mit der vorstehenden, sind gleichzeitig (d. 15. Febr. 1843) auch abseiten **Lübeck's** und **Bremen's** mit **Frankreich** ausgewechselt worden.)

22. Schiffahrts-Vertrag zwischen den freien Hansestädten Lübeck, Bremen und Hamburg und Sr. Majestät dem Könige von Sardinien.

Der Senat der freien und Hansestadt Lübeck, der Senat der freien und Hansestadt Bremen und der Senat der freien und Hansestadt Hamburg, (jeder dieser Staaten für sich besonders) einerseits, und Se. Majestät der König von Sardinien andererseits, beseelt von dem Wunsche, die Handelsverbindungen zwischen den respectiven Staaten zu befestigen und zu erweitern, haben, um einen Schiffahrts-Vertrag auf der Grundlage einer gerechten Reciprocität abzuschliessen, zu ihren Bevollmächtigten ernannt, nämlich:

der Senat der freien und Hansestadt Lübeck, der Senat der freien und Hansestadt Bremen und der Senat der freien und Hansestadt Hamburg:

Vincent Rumpff, Ihren Minister-Residenten bei Sr. Majestät dem Könige der Franzosen; und

Se. Majestät der König von Sardinien:

den Marquis Anton Brignole Sale, Ritter des grossen Bandes des Königl. Sardinischen geistlichen und militairischen Ordens des heiligen Moritz und des heiligen Lazarus, Grosskreuz des Grossherzoglich Toskanischen St. Josephsordens und des Königl. Dänischen Dannebrog, Ritter des Königl. Polnischen Weissen Adler- und St. Stanislaus-Ordens, Seinen Staatsminister und Botschafter bei Sr. Majestät dem Könige der Franzosen;

welche, nach Auswechselung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, die folgenden Artikel verabredet haben:

Art. 1. Die Hanseatischen Schiffe, welche mit Ladung oder in Ballast in die Häfen Sr. Majestät des Königs von Sardinien einlaufen, und eben so die Sardinischen Schiffe, welche mit Ladung oder in Ballast in die Häfen der Hanseatischen Republiken einlaufen, sollen bei ihrer Ankunft, während ihres Aufenthalts und bei ihrer Abfahrt auf demselben Fuss behandelt werden, wie die Nationalschiffe, in Betreff der Entrichtung der Tonnen-, Hafen-, Leucht-, Bojen-, Baaken- und Lootsgelder, und im Allgemeinen aller Schiffahrts-Abgaben irgend einer Art, welche das Schiff treffen, diese Abgaben mögen von dem Staate, von den Gemeinden, oder von andern Privat-Corporationen erhoben werden.

Art. 2. Als Hanseatische und Sardinische Schiffe sollen diejenigen angesehen werden, welche mit Seepässen ihrer Regierung fahren, und welche nach den in ihren respectiven Ländern geltenden Gesetzen und Verordnungen Hanseatisches oder Sardinisches Eigenthum sind.

Die Hohen contrahirenden Theile werden sich gegenseitig in möglichst kurzer Frist von den Dokumenten Kenntniss geben, mit denen ihre Schiffe nach den Verordnungen der resp. Staaten zu diesem Behufe versehen sein müssen.

Art. 3. Es sollen die Hanseatischen Schiffe in den Häfen des Königreichs Sardinien, und die Sardinischen Schiffe in den Hanseatischen Häfen alle Vortheile und Erleichterungen geniessen, welche daselbst den Nationalschiffen gewährt werden, sowohl in Betreff ihrer Ankerplätze, als ihrer Ladung und Löschung in den Häfen, Bassins, Rheden und Flüssen der resp. Staaten.

Art. 4. Im Fall eines gezwungenen Einlaufens eines Hanseatischen Schiffes in einen Hafen der Sardinischen Staaten, oder eines Sardinischen Schiffes in einen Hanseatischen Hafen, soll daselbst dieses Schiff, sowohl in Betreff des Fahrzeuges, als der Ladung, die Begünstigungen und Befreiungen geniessen, welche die Gesetze eines jeden dieser Staaten seinen eigenen Schiffen unter gleichen Umständen gewähren, vorausgesetzt, dass die Nothwendigkeit des Einlaufens gehörig nachgewiesen ist.

Dieselbe günstige Behandlung soll gegenseitig den gescheiterten Schiffen im Fall einer Strandung oder eines Schiffbruches zu Theil werden. Es versteht sich überdies, dass es den resp. Consuln und Consular-Agenten unbenommen bleibt, die auf die Ausbesserung, Verproviantirung oder etwaigen Verkauf des in den Nothhafen eingelaufenen, oder an der Küste gestrandeten oder gescheiterten Schiffes bezüglichen Operationen zu überwachen.

Art. 5. Den aus Noth eingelaufenen Hanseatischen oder Sardinischen Schiffen sollen die in dem vorigen Artikel erwähnten Begünstigungen und Befreiungen nur dann zu Theil werden, wenn sie sich an dem Orte, wo sie eingelaufen sind, in keine Handelsoperation einlassen, indem sie Waaren löschen oder einnehmen. Es soll jedoch das Ausladen und Wiedereinnehmen, welches wegen der Ausbesserung des eingelaufenen Schiffes nöthig ist, nicht als Handelsoperation angesehen werden. Ueberdies sollen diese Fahrzeuge gehalten sein, ihren Aufenthalt in dem Hafen oder Orte, wo sie eingelaufen sind, nicht über die Zeit hinaus zu verlängern, welche die Ursachen des Einlaufens nothwendig machen.

Art. 6. Die Hanseatischen Schiffe, welche in den Häfen Sr. Sardinischen Majestät ankommen, und die Sardinischen Schiffe, welche in den Häfen einer der Hansestädte ankommen, sind befugt, nur zum Theil zu laden oder zu löschen, wenn der Capitain oder Rheder es wünscht, und sie dürfen sich alsdann nach den andern Seehäfen desselben Staates begeben, um ihre Ladung oder Löschung vollends zu bewerkstelligen, ohne dass sie verpflichtet sind, andere oder höhere Abgaben zu bezahlen, als diejenigen, welche die Nationalschiffe in demselben Falle bezahlen.

Art. 7. Es ist ausdrücklich vereinbart, dass die vorhergehenden Artikel nicht auf die Küsten-Schiffahrt oder Cabotage anwendbar sind, welche jeder der Hohen contrahirenden Theile sich ausschliesslich vorbehält.

Art. 8. Es darf von keinem der Hohen contrahirenden Theile die Schiffahrt des andern mit irgend einer neuen oder höheren Abgabe, noch mit irgend einem Hinderniss oder einer Beschränkung beschwert werden, welche nicht die Schiffahrt jeder andern Nation in gleicher Weise und in demselben Masse trafe.

Es darf von keinem der Hohen contrahirenden Theile der Schiffahrt einer fremden Nation irgend eine Begünstigung gewährt werden, welche nicht von Rechts wegen und ipso facto der Schiffahrt des andern Hohen contrahirenden Theiles zu Theil werde; und zwar ohne Gegenleistung, wenn die Begünstigung ohne Gegenleistung erfolgt, oder vermittelt einer entsprechenden Gegenleistung, wenn eine solche ausbedungen ist.

Art. 9. Der gegenwärtige Vertrag soll zehn Jahre in Kraft bleiben, von dem Tage des Austausches der Ratificationen an gerechnet, und über diese Frist hinaus bis nach Ablauf von zwölf Monaten, nachdem einer der Hohen contrahirenden Theile dem andern auf officiellm Wege seine Absicht angezeigt haben wird, die Wirkung desselben aufhören zu lassen; wobei sich jeder der Hohen contrahirenden Theile das Recht vorbehält, dem andern nach Ablauf der oben erwähnten zehn Jahre eine solche Erklärung zuzustellen. Es ist jedoch wohl verstanden und verabredet, dass, wenn eine oder mehrere der Hanseatischen Republiken nach Ablauf von zehn Jahren, von dem Tage des Austausches der Ratificationen an gerechnet, eine Kündigung des gegenwärtigen Vertrages abgeben oder empfangen, dieser Vertrag nichts desto weniger für diejenige der Hanseatischen Republiken, welche diese Kündigung weder abgegeben noch empfangen hat, in voller Kraft und Geltung bleibe.

Art. 10. Die Ratificationen des gegenwärtigen Vertrages sollen zu Paris binnen vier Monaten, von dem Tage der Unterzeichnung an gerechnet, oder falls thunlich früher, ausgetauscht werden.

Zur Beglaubigung dessen haben die resp. Bevollmächtigten den gegenwärtigen Vertrag unterzeichnet und besiegelt.

So geschehen in vierfacher Ausfertigung zu Paris, den achtzehnten Juli, im Jahre der Gnade Ein Tausend Achthundert und Vier und Vierzig.

V. Rumpff.

A. Brignole Sale.

23. Declaration, die Ausdehnung des zwischen den Hansestädten und Sardinien abgeschlossenen Vertrages auf das Fürstenthum Monaco betreffend.

Da Se. Hoheit der Fürst von Monaco Sr. Majestät dem Könige von Sardinien den Wunsch zu erkennen gegeben, dass das Fürstenthum dieses Namens in den am 18. Juli 1844 zwischen den freien und Hansestädten und Sardinien abgeschlossenen Schiffahrts-Vertrag mitbegriffen werde, so hat Se. Majestät der König von Sardinien diesen Wunsch zur Kenntniss der Hohen Senate der freien und Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg gebracht und haben diese sich demselben beistimmig erklärt.

Demnach haben wir Unterzeichnete:

Vincent Rumpff, Minister-Resident der freien und Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg bei Sr. Majestät dem Könige der Franzosen, und

der Marquis Anton Brignole Sale, Ritter des grossen Bandes des Königlich Sardinischen geistlichen und militairischen Ordens des heiligen Moritz und des heiligen Lazarus, Grosskreuz des Grossherzoglich Toskanischen St. Joseph-Ordens, Ritter des Kaiserlich Russischen weissen Adler- und St. Stanislaus-Ordens, Sr. Majestät des Königs von Sardinien Staatsminister und Botschafter bei Sr. Majestät dem Könige der Franzosen;

kraft der uns zu diesem Ende von respective unserem Souverain und unseren Regierungen ertheilten besonderen Ermächtigung in deren Namen die nachfolgende Declaration verabredet.

Art. 1. Die Verfügungen des am 18. Juli 1844 zwischen den freien und Hansestädten Lübeck, Bremen und Hamburg einerseits und Sr. Majestät dem Könige von Sardinien andererseits abgeschlossenen Schiffahrts-Vertrags sollen auf das Fürstenthum Monaco Anwendung haben.

Art. 2. Die Bestimmungen dieses Vertrags, welche auf die der Hanseatischen Schiffahrt in den Sardinischen Staaten bewilligten Vortheile sich beziehen, sollen auch in dem Fürstenthume Monaco in Kraft gesetzt werden und dagegen die Bestimmungen, welche auf die der Sardinischen Schiffahrt in den Hanseatischen Republiken bewilligten Vortheile sich beziehen, für die Schiffe des besagten Fürstenthums gleichfalls in Kraft treten.

Art. 3. Gegenwärtige Declaration soll als integrierender Theil des Vertrags vom 18. Juli 1844 angesehen und sollen die Ratificationen derselben binnen zwei Monaten, vom Tage der Unterzeichnung an gerechnet, oder falls thunlich früher, ausgetauscht werden.

Urkundlich dessen haben wir die gegenwärtige Declaration unterzeichnet und besiegelt.

So geschehen zu Paris den sieben und zwanzigsten Januar im Jahre der Gnade Ein Tausend Achthundert Sechs und Vierzig.

V. Rumpff.

A. Brignole Sale.

24. Declaration der Königl. Griechischen Regierung, betreffend die Gleichstellung der Hamburgischen Flagge mit der Griechischen.

Der Staats-Secretair im Departement des Königlichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten des Königreichs Griechenland bezeugt durch Gegenwärtiges, dass die unter Hamburgischer Flagge in Griechische Häfen einlaufenden Schiffe in gedachten Häfen und ihren Dependenzen keinerlei Tonnen-, Lootsen- oder Ankergeld, noch irgend eine Hafen-Abgabe zu entrichten gehalten sein werden, welchen nicht gleichmässig unter Griechischer National-Flagge fahrende Schiffe unterworfen wären.

Dessen zur Urkunde hat gedachter Staats-Secretair gegenwärtige Declaration Namens und in ausdrücklicher Befugnis Sr. Majestät des Königs von Griechenland unterzeichnet und mit dem Siegel des Ministeriums des Königlichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten bekräftigen lassen, damit sie dem Senate der freien Hansestadt Hamburg im Austausch gegen die Declaration vom 10. Februar 1836 n. St. zugestellt werde, dass unter Griechischer Flagge die Häfen und das Gebiet der gedachten Stadt Hamburg besuchende Fahrzeuge, rücksichtlich der Hafen-Abgaben jeder Art, daselbst auf dem Fusse der nationalen Schifffahrt behandelt werden.

Athen, den 10/22. October 1836.

Der Staats-Secretair im Departement des Königlichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten. Rizo.

25. Bekanntmachung, betreffend die Gleichstellung der Lübeckischen und Griechischen Schiffe hinsichtlich der in den gegenseitigen Häfen zu entrichtenden Abgaben.

Nachdem Ein Hochedler Rath, im Einverständnisse mit der Ehrliebenden Bürgerschaft, mit der Königlich Griechischen Regierung durch gegen einander ausgetauschte Erklärungen übereingekommen ist:

dass in den Häfen Griechenlands die Lübeckischen und im hiesigen Hafen die Griechischen Schiffe rücksichtlich der zu entrichtenden Schifffahrts-Abgaben den Einheimischen völlig gleich behandelt werden sollen;

so wird Solches hierdurch zur allgemeinen Kunde gebracht.

Gegeben Lübeck, in der Rathversammlung, den 16. Januar 1836.

26. Handels- und Schifffahrts-Vertrag zwischen Bremen und dem Königreiche Griechenland.

Protocoll über die mit der Republik Bremen erfolgte Auswechslung der Ratificationen des am ^{31. Mai}_{12. Juni} 1843 zu Athen zwischen Griechenland und den freien Hansestädten abgeschlossenen Tractats.

Die Unterzeichneten P. Ralli, General-Consul Sr. Majestät des Königs von Griechenland zu London und Patric Colquhoun, Doctor der Rechte, Bevollmächtigter der freien Hansestadt Bremen für die Unterhandlung und Abschliessung des erwähnten Tractats, sind unter Ermächtigung von Seiten ihrer resp. Regierungen heute den 3/15. December 1846 im General-Consulate Sr. Hellenischen Majestät zu London Behufs Auswechslung der Vollmachten der Unterhändler so wie der Ratificationen des besagten Vertrags zusammen getreten und in Auftrag ihrer Regierungen dahin übereingekommen:

- 1) dass, wenngleich die im Tractate selbst für die Auswechslung der Ratificationen bestimmte Frist bereits abgelaufen ist, doch in Erwägung der von den beiden Hohen Contrahenten eben durch die nach Ablauf der verabredeten Frist verfügte Ratification so wie durch Ausfertigung der desfallsigen Urkunden an den Tag gelegten Absicht den Tractat bei Kraft zu erhalten, jener Verzug, über welchen dieselben hinweg gesehen haben, die Ausführung der verschiedenen Bestimmungen des Tractats nicht hindere, derselbe vielmehr für den darin erwähnten und vom heutigen Tage an zu rechnenden Zeitraum von zehn Jahren in voller Kraft bleiben solle.
- 2) Dass, obgleich die Ratification Sr. Hellenischen Majestät die Annahme des gedachten Tractats durch die Senate der drei Städte Lübeck, Bremen und Hamburg voraussetzt, solche Annahme und Ratification aber bis jetzt nur vom Senate der freien Stadt Bremen verfügt ist, dennoch das von Athen hierher gesandte Document, nämlich die den Tractat mit den drei Republiken befassende Ratificationsurkunde, gegen ein gleiches von der freien Stadt Bremen ausgegangenes ausgewechselt werden soll; dieses jedoch unter der ausdrücklichen Bedingung, dass die Ratification Sr. Hellenischen

Majestät für jetzt nur als sich auf die Republik Bremen beziehend angesehen und dass der gedachte Tractat für jetzt als bloss zwischen Griechenland und der Republik Bremen abgeschlossen betrachtet werden soll.

- 3) Dass gegenwärtiges Protocoll gleichzeitig mit dem Tractate und an dessen Spitze in den Amtsblättern der Griechischen und Bremischen Regierung bekannt gemacht werden soll.

In Folge der obigen Erklärung und unter den vorstehenden Bedingungen haben die Unterzeichneten die resp. von der Griechischen und Bremischen Regierung ausgefertigten Ratificationen, so wie die Vollmachten der Unterhändler ausgewechselt.

Des zur Urkunde haben sie gegenwärtiges Protocoll aufgenommen.
So geschehen zu London den 3/15. December 1846.

P. Ralli.

P. Colquhoun.

Die freien Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg und Se. Majestät der König von Griechenland, gleich beseelt von dem Wunsche, die zwischen ihren Staaten bis jetzt so glücklich bestandenen freundschaftlichen Verhältnisse zu erhalten, auch deren Handelsbeziehungen zu erweitern und zu befestigen, und überzeugt, dass dieser Zweck am Besten durch Annahme des Systems einer gänzlichen Freiheit der Schifffahrt und einer vollkommenen auf Billigkeitsgrundsätzen, wie sie den beiderseitigen Ländern gleichmässig zusagen, beruhenden Reciprocität erreicht wird, sind demgemäss übereingekommen, zur Abschliessung eines Handels- und Schifffahrts-Vertrages in Unterhandlung zu treten und haben zu dem Ende zu ihren Bevollmächtigten ernannt:

der Senat der freien Hansestadt Lübeck, der Senat der freien Hansestadt Bremen und der Senat der freien Hansestadt Hamburg

Herrn Patrick Colquhoun, Doctor der Rechte, Ihren auf einer Mission zu Athen befindlichen Geschäftsträger bei der Hohen Ottomanischen Pforte,

und Se. Majestät der König von Griechenland

Herrn Pierre (Petros) Delyanni, Ihren Rath im Departement Ihres Königlichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten, Ritter des Königlichen Ordens vom Erlöser, decorirt mit den Ritter-Insignien des distinguirten Ordens Karls III. von Spanien, Commandeur des Sächsischen Civil-Verdienstordens, Ritter des Schwedischen Nordsternordens, Officier des Belgischen Leopoldordens, Ritter des Oesterreichischen Ordens von der eisernen Krone 3. Klasse, des Preussischen rothen Adlerordens 3. Klasse und des Portugiesischen Christordens u. s. w.,

welche sich über nachstehende Artikel vereinigt haben:

Art. 1. Die Bürger und Unterthanen des einen contrahirenden Theils sollen in dem Lande des Andern in Bezug auf ihre Personen, Güter, Handel, Schifffahrt und Industrie so wie auch den Gottesdienst, vollkommenen Schutz und Sicherheit und dieselben Rechte, Vorzüge und Privilegien geniessen, welche den Individuen der am meisten begünstigten Nation zustehen oder künftig zustehen werden.

Sie dürfen im Umfange der Gerichtsbarkeit des Andern durch Kauf, Schenkung, Testament oder auf andere Weise über ihr persönliches Eigenthum verfügen und ihre Erben, wenn sie Bürger oder Unterthanen des anderen Theils sind, succediren in deren gedachtes Vermögen, sei es nun kraft Testaments oder ab intestato, sie können von demselben sowohl in Person als durch ihre Stellvertreter Besitz ergreifen und darüber nach Gefallen verfügen, ohne dass sie andere Abgaben als die, welchen die Einwohner des Landes, wo das Vermögen sich befindet, in gleichem Falle unterworfen sind, zu entrichten haben. Sollten aber bei unbeweglichem Vermögen die gedachten Erben wegen ihrer Eigenschaft als Fremde nicht in den Genuss des Erbguts treten können, so wird ihnen eine dreijährige Frist zugestanden, um darüber nach Gefallen zu verfügen und den Erlös ohne Hinderniss und frei von jeglicher an die Regierung des theilhaftigen Staats zu entrichtenden Abzugssteuer zu beziehen. Auch dürfen sie mit keiner gezwungenen Anleihe belegt werden.

Sollte in diesen so wie in den im Art. 6 des gegenwärtigen Tractats erwähnten Beziehungen, in Ansehung welcher die Behandlung auf dem Fuss der am meisten begünstigten Nation stipulirt ist, sothane Behandlung bei der einen der contrahirenden Mächte mit der auf gleichem Fusse mit den Einheimischen zusammenfallen, indem in der That bei ihr kein Unterschied zwischen der Behandlung der am meisten begünstigten fremden Nationen und der Einheimischen stattfände, während bei dem andern contrahirenden Theile dieser Fall nicht einträte, so würde der Letztere, so lange solcher Zustand existirte, nur verlangen können, dass seine Unterthanen in den gedachten Beziehungen im Gebiete des andern Theils eben so behandelt würden, wie diejenige Nation, welche unter denen, die dem Letztern die gleiche Behandlung mit den Einheimischen nicht zugestände, die am meisten begünstigte wäre.

Art. 2. Die Schiffe der Hanseatischen Republiken, welche, sei es in Ballast oder beladen, in die Häfen des Königreichs Griechenland einlaufen, sollen, woher sie auch immer kommen und von welchem Lande auch ihre Ladung herrühren mag, bei ihrer Ankunft, während ihres Aufenthalts und bei ihrer Abfahrt in Bezug auf Tonnen-, Leucht-, Loots- und Hafengelder, auf die Gebühren der öffentlichen Beamten, so wie auf alle und jede sonstige Rechte oder Lasten, welche im Namen oder zum Vortheil der Regierung, der Localadministrationen oder von

Privatanstalten erhoben werden, auf gleichem Fusse mit den von denselben Orten kommenden nationalen Fahrzeugen behandelt werden.

Dagegen sollen auch die Griechischen Schiffe, welche, sei es in Ballast oder beladen, in die Häfen der Hanseatischen Republiken einlaufen, woher sie auch immer kommen und von welchem Lande ihre Ladung herrühren mag, bei ihrer Ankunft, während ihres Aufenthalts und bei ihrer Abfahrt in Bezug auf Tonnen-, Leucht-, Loots- und Hafengelder, auf die Gebühren der öffentlichen Beamten, so wie auf alle und jede sonstige Rechte oder Lasten, welche im Namen oder zum Vortheil der Regierung, der Localadministrationen oder von Privatanstalten erhoben werden, auf gleichem Fusse mit den von denselben Orten kommenden nationalen Fahrzeugen behandelt werden.

Art. 3. Gegenseitig werden als Hanseatische und Griechische alle Schiffe betrachtet, die in den Ländern, welchen sie angehören, nach den daselbst jetzt oder künftig bestehenden Gesetzen und Anordnungen als solche anerkannt werden. Doch muss jedes Schiff mit seinen Papieren oder mit einem von der zuständigen Behörde ausgestellten Passe versehen sein.

Art. 4. Alle zu den Erzeugnissen des Bodens oder der Industrie der Hansestädte oder der Länder, für welche sie die gewöhnlichen Ausfuhrhäfen bilden, des Deutschen Bundes oder jedes sonstigen Landes gehörige Waaren und Handelsartikel, welche in das Königreich Griechenland in Griechischen Schiffen eingeführt werden dürfen, können daselbst auch in Hanseatischen Schiffen, woher sie immer kommen mögen, eingeführt werden, ohne dass sie andere oder höhere Rechte oder Auflagen irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheil der Regierung, der Localadministrationen oder von Privatanstalten erhoben werden, zu entrichten haben, als wenn jene Gegenstände in Griechischen Schiffen eingeführt wären.

Dagegen können auch alle zu den Erzeugnissen des Bodens oder der Industrie des Königreichs Griechenland oder der sich desselben für seine Ausfuhr bedienenden Länder oder jedes sonstigen Landes gehörige Waaren und Handelsartikel, welche in die Hanseatischen Republiken in Hanseatischen Schiffen eingeführt werden dürfen, daselbst auch in Griechischen Schiffen, woher sie immer kommen mögen, eingeführt werden, ohne dass sie andere oder höhere Rechte oder Auflagen irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheil der Regierung, der Localadministrationen oder von Privatanstalten erhoben werden, zu entrichten haben, als wenn jene Gegenstände in Hanseatischen Schiffen eingeführt wären.

Art. 5. Alle zu den Erzeugnissen des Bodens oder der Industrie der Hansestädte oder der Länder, für welche sie die gewöhnlichen Ausfuhrhäfen bilden, des Deutschen Bundes, so wie jedes sonstigen Landes gehörige Waaren und Handelsartikel, welche aus den Hansestädten mittelst Hanseatischer Schiffe ausgeführt werden dürfen, können aus denselben auch in Griechischen Schiffen ausgeführt werden, ohne dass sie andere oder höhere Rechte oder Auflagen irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheil der Regierung, der Localadministrationen oder von Privatanstalten erhoben werden, zu entrichten haben, als wenn jene Gegenstände in Schiffen des eigenen Landes ausgeführt würden.

Eben so können auch alle zu den Erzeugnissen des Bodens oder der Industrie des Königreichs Griechenland oder der sich desselben für seine Ausfuhr bedienenden Länder, so wie jedes sonstigen Landes gehörige Waaren und Handelsartikel, welche aus dem Königreiche Griechenland mittelst Griechischer Schiffe ausgeführt werden dürfen, aus denselben auch in Hanseatischen Schiffen ausgeführt werden, ohne dass sie andere oder höhere Rechte oder Auflagen irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheil der Regierung, der Localadministrationen oder von Privatanstalten erhoben werden, zu entrichten haben, als wenn jene Gegenstände in Schiffen des eigenen Landes ausgeführt würden.

Art. 6. So lange die Küstenfahrt ausschliesslich den Schiffen des eigenen Landes vorbehalten bleibt, ist man beiderseits übereingekommen, dass die Bürger und Unterthanen der Hohen Contrahenten in dieser Beziehung sowohl als in Betreff der Befugnisse sich der Küstenfahrzeuge zum Transport ihrer Güter zu bedienen, derselben Rechte geniessen sollen, welche jetzt oder künftig den Unterthanen der am meisten begünstigten Nationen zugestanden werden.

Art. 7. In dem Territorium der einen der contrahirenden Mächte darf auf die Boden- oder Industrie-Erzeugnisse der Andern hinsichtlich der Ein- oder Ausfuhr kein Verbot und keine Beschränkung, auch keine andere oder höhere Abgabe irgend einer Art auf die Ein- oder Ausfuhr der Natur- oder Kunst-Erzeugnisse des einen oder andern Landes gelegt werden, insofern nicht zu derselben Zeit solche Verbote, Beschränkungen und Auflagen für gleichartige Natur- oder Kunsterzeugnisse aller Nationen ohne Unterschied Statt finden oder angeordnet werden.

Jede Niederlage und Transit-Befugnis, so wie alle Prämien und Rückzölle, welche etwa im Territorium des einen der Hohen Contrahenten für die Ein- und Ausfuhr irgend eines Gegenstandes bewilligt werden, sind ebenfalls den gleichartigen Erzeugnissen des Bodens oder der Industrie des andern Contrahenten und den Ein- und Ausfuhr in dessen Schiffen zuzugestehen.

Uebrigens ist mit Bezug auf gegenwärtigen Artikel verabredet, dass, wofern die in die Hanseatischen Häfen eingeführten rohen oder verarbeiteten Erzeugnisse Griechenlands in den Staaten des Deutschen Bundes

in allen oben angedeuteten Rücksichten derselben Vortheile wie die gleichartigen Producte aller andern Länder geniessen, auch die aus den Hanseatischen Häfen ausgeführten Natur- oder Kunsterzeugnisse der Deutschen Bundestaaten als Producte der Hanseatischen Republiken betrachtet werden sollen.

Und auf der andern Seite, dass, wofern die in die Griechischen Häfen eingeführten rohen oder verarbeiteten Erzeugnisse der Hansestädte in den an Griechenland grenzenden Staaten in allen oben angedeuteten Rücksichten derselben Vortheile wie die gleichartigen Producte aller andern Länder geniessen, auch die aus den Griechischen Häfen ausgeführten Natur- oder Kunsterzeugnisse besagter Grenzländer als Producte von Griechenland betrachtet werden sollen.

Art. 8. Jeder der Hohen Contrahenten verpflichtet sich, bei seinen Käufen oder Verkäufen, so wie bei denen, welche von Gesellschaften oder Agenten, die in seinem Namen oder unter seiner Autorität handeln, vorgenommen werden, den mittelst seiner eigenen oder der Fahrzeuge einer dritten Nation ein- oder ausgeführten Gegenständen keinerlei Vorzüge vor den Ein- oder Ausfuhr in Schiffen des andern Contrahenten zu gewähren.

Auch sollen bei dergleichen Käufen die rohen oder verarbeiteten Producte keines dritten Landes vor den gleichartigen Producten des andern Contrahenten bevorzugt werden.

Art. 9. Die Hanseatischen Republiken und das Königreich Griechenland verpflichten sich gegenseitig, keiner andern Nation in Handels- und Schifffahrtssachen irgend eine Begünstigung einzuräumen, welche nicht sofort auch dem andern Contrahenten zu Theil wird, und zwar so, dass, wenn die Begünstigung eine freie war, der Letztere ihrer ebenfalls frei theilhaftig werde, wogegen er, wenn die Concession eine bedingte war, dieselbe oder andere passende Gegenleistungen zu bewilligen hat, so dass der Tausch beiden contrahirenden Staaten gleichen Vortheil verspricht.

Art. 10. Wenn die Bürger und Unterthanen der beiderseitigen Länder, mit ihren Schiffen an den dem andern Theile gehörenden Küsten angekommen, nicht in den Hafen einlaufen oder, nachdem sie in denselben eingelaufen sind, nichts von der Ladung löschen wollen, so dürfen sie wieder abgehen und ihre Reise fortsetzen, ohne für Schiff und Ladung andern Rechten, Auflagen oder Lasten unterworfen zu sein als denen, welchen in demselben Falle auch die Fahrzeuge des eigenen Landes unterliegen. Dabei versteht es sich inzwischen, dass sie sich allen auch für die nationalen Fahrzeuge jetzt oder künftig verbindlichen Vorschriften und Anordnungen in Bezug auf die Schifffahrt und die Plätze oder Häfen, welche sie etwa berühren, stets zu fügen haben und dass die Zollbeamten befugt sind, sie zu visitiren, an Bord zu bleiben, und die etwa erforderlichen Vorsichtsmassregeln zur Verhinderung eines unerlaubten Verkehrs während des Verweilens der Schiffe in dem Bereiche ihrer amtlichen Wirksamkeit zu ergreifen.

Art. 11. Es ist ferner verabredet, dass die in die Häfen des andern Contrahenten eingelaufenen Schiffe je nach dem Verlangen des Capitains oder des Eigners befugt sind, blos einen Theil ihrer Ladung zu löschen und mit dem Reste ungehindert weiter zu gehen, in welchem Falle sie die Rechte und Abgaben nur von dem an Land gebrachten auf dem Ladungs-Manifeste bezeichneten und durchgestrichenen Theile zu entrichten haben, als welches Manifest bei der Zollbehörde des Orts, wo das Schiff anlegt, vollständig vorgelegt werden muss. Dagegen wird Nichts bezahlt für denjenigen Theil der Ladung, welchen das Schiff wieder mitnimmt, mit welchem, indem es mit diesem Theile seine Reise nach einem oder mehreren andern Häfen desselben Landes fortsetzt und dort den Rest seiner Ladung, wenn sie aus Gegenständen besteht, deren Einfuhr erlaubt ist, gegen Bezahlung der darauf bezüglichen Rechte löschen oder auch nach irgend einem andern Lande gehen kann. Wohlverstanden jedoch, dass die auf den Schiffen selbst lastenden Rechte und Abgaben im ersten Hafen, wo sie die Ladung brechen oder einen Theil derselben löschen, zu berichtigen sind, wogegen denn keinerlei solcher Rechte und Abgaben in denjenigen Häfen desselben Landes, in welche die besagten Schiffe nachher einlaufen wollen, gefordert werden dürfen, insofern nicht etwa auch die nationalen Schiffe in demselben Falle weiteren Abgaben unterliegen sollten.

Art. 12. Jede der Hanseatischen Republiken und die Griechische Regierung sind befugt, für die gegenseitigen Territorien General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln und Consular-Agenten zu ernennen, welche nach Erlangung ihres Exequatur für ihre Personen sowohl hinsichtlich ihrer Amtsverrichtungen aller Rechte und Privilegien so wie alles Schutzes und Beistandes gleich denen der am meisten begünstigten Nationen geniessen.

Dabei versteht es sich inzwischen, dass wenn solche Rechte und Privilegien andern Nationen nur unter besonderen Bedingungen eingeräumt sind, die bezügliche Regierung sie ebenfalls nur gegen Erfüllung derselben Bedingungen ansprechen kann.

Art. 13. Besagte General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln und Consular-Agenten können wegen Verhaftung, Detention und Gefangennehmung der Deserteure von Kriegs- oder Kauffarthsschiffen ihrer Länder die Hülfe der Ortsbehörden requiriren. Zu dem Ende haben sie sich an die zuständigen Behörden zu wenden und die oben erwähnten Deserteure schriftlich zu reclamiren, indem sie durch die Mittheilung der Register oder Musterrollen oder durch andere amtliche Urkunden nachweisen, dass solche Individuen zu der erwähnten Mannschaft gehört ha-

ben; da denn auf eine dergestalt begründete Reclamation die Auslieferung nicht verweigert werden darf.

Die so verhafteten Deserteure werden zur Verfügung der besagten Consuln, Vice-Consuln oder Consular-Agenten gestellt und auf den Antrag und auf Kosten derer, welche sie reclamiren, in den öffentlichen Gefängnissen bewahrt, um auf die Schiffe, zu welchen sie gehören oder auf andere Fahrzeuge derselben Nation gebracht zu werden. Würde diese Zurücksendung jedoch binnen zwei Monaten vom Tage der Verhaftung angerechnet nicht erfolgen, so sollen sie in Freiheit gesetzt und um der nämlichen Sache willen nicht von Neuem verhaftet werden. Hierbei versteht es sich gleichwohl, dass, falls der Deserteur sich eines Verbrechens, eines Vergehens oder einer Polizei-Übertretung schuldig gemacht haben sollte, seine Auslieferung bis nach gesprochenem und vollzogenem Urtheile des Gerichts, bei welchem die Sache anhängig ist, aufgeschoben werden kann.

Art. 14. Wenn ein Schiff des Einen der Hohen Contrahenten an der Küste des andern strandet, scheitert, oder sonst Havarie leidet, so soll den schiffbrüchigen oder in Gefahr befindlichen Personen Hülfe und Beistand geleistet, und sollen sie mit Pässen zur Rückkehr in ihre Heimath versehen werden, die gestrandeten Schiffe und Güter, oder im Falle des Verkaufs deren Erlös, sollen, wenn die Reclamation binnen Jahr und Tag erfolgt, ihren Eigenthümern oder deren Vertretern gegen Entrichtung derjenigen Bergungskosten, welche in gleichem Falle die eigenen Schiffe des Landes zu bezahlen hätten, verahfolgt werden. Auch dürfen die Bergungsgesellschaften die Annahme ihrer Dienste nur in eben dem Falle und unter Beobachtung derselben Fristen, welche den Capitainen und Mannschaften des eigenen Landes zu statten kommen wurden, verlangen. Die betreffenden Regierungen werden überdies darauf achten, dass jene Gesellschaften sich keine Vexationen oder Willkürlichkeiten erlauben.

Die besagten aus dem Schiffbruche geretteten Gegenstände und Güter sind nur, insofern über sie zum Verbrauch im Lande verfügt werden sollte, den Eingangsrechten unterworfen. Kiel und Takelage des gestrandeten Schiffes aber unterliegen auf keinen Fall einer Abgabe.

Art. 15. Die Hohen Contrahenten verpflichten sich in ihren Staaten gegen jegliche als Seeräuber bekannte Personen, so wie gegen alle des Zusammenhaltens mit ihnen oder der Mitschuld dabei überführte Einwohner die ganze Strenge des Gesetzes anzuwenden. Alle Bürgern oder Unterthanen der Hohen Contrahenten gehörige Schiffe und Ladungen, welche die Seeräuber nehmen oder in die Häfen des einen oder andern Theils bringen, sollen den Eigenthümern, oder deren gehörig legitimirten Bevollmächtigten, wenn sie die Identität beweisen, zurück gegeben werden. Ja selbst da, wo der reclamirte Gegenstand in der Hand eines der Gerichtsbarkeit der Hohen Contrahenten unterworfenen Dritten sein sollte, findet die Restitution Statt, wenn es erwiesen ist, dass der Erwerber wusste oder wissen konnte, der Artikel rühre von Seeraub her.

Art. 16. Sollte einer der Hohen Contrahenten mit irgend einer Macht, Volk oder Staat in Krieg gerathen, so können die Bürger und Unterthanen des andern Theils nichtsdestoweniger ihre Handels- und Schiffahrts-Verbindungen mit solchen Staaten, ausgenommen mit den etwa zu Lande oder zu Wasser belagerten oder blockirten Häfen fortsetzen. Gänzlich untersagt ist jedoch der Handel mit denjenigen Artikeln, welche im engsten völkerrechtlichen Sinne für Kriegscontrebande gelten. Auch ist man übereingekommen, dass Alles, was die kriegführende Partei mit andern Mächten zu Gunsten der neutralen Flagge verabredet haben oder künftig verabreden möchte, auch unter den Hanseatischen Republiken und dem Königreiche Griechenland als Regel dienen soll.

Art. 17. Die Hohen Contrahenten, beseelt von dem Wunsche, ihren gegenseitigen Handel so viel wie möglich gegen alle Hemmungen zu schützen und nach den Grundsätzen der strengsten Gerechtigkeit zu verfahren, sind in Erwägung der zwischen ihren Ländern staatfindenden Entfernung und der daher erwachsenden Ungewissheit hinsichtlich etwaniger Ereignisse übereingekommen, dass, wenn ein dem einen Theile angehörendes Kauffahrtheischiff nach einem im Augenblicke seiner Abfahrt von dem andern Theile blockirten Hafen bestimmt sein sollte, ohne dass zur Zeit seiner Abfahrt aus den Häfen, wo es seine Ladung eingenommen oder die es unterwegs berühre, die officielle Nachricht von der Blockade angenommen wäre, ein solches Schiff wegen einmaligen Versuchs, in besagten Hafen einzulaufen, weder aufgebracht noch condemnirt werden soll. Diejenigen Schiffe jedoch, welche, nachdem sie einmal von dem Blockade-Geschwader zurückgewiesen worden, während der Dauer der Blockade nochmals in denselben blockirten Hafen einzulaufen versuchen sollten, würden alsdann der Aufbringung und Condemnation unterliegen.

Art. 18. Obgleich die gegenwärtige Convention als den drei Republiken Lübeck, Bremen und Hamburg gemeinsam angesehen wird, so ist doch vereinbart, dass zwischen deren selbstständigen Staaten keine Solidarität besteht und dass die Bestimmungen dieses Tractats, falls sie in Betreff einer derselben wegfallen würden, nichtsdestoweniger für die Uebrigen in voller Kraft bleiben sollen.

Art. 19. Gegenwärtiger Tractat soll zehn Jahre hindurch, vom Tage der Auswechslung der Ratificationen angerechnet, in Kraft verbleiben und wenn vor Ablauf der ersten neun Jahre keiner der Hohen Contrahenten dem Andern mittelst einer officiellen Note seine Absicht, denselben ausser Wirksamkeit zu setzen, kund giebt, so bleibt der Tractat

noch ein Jahr länger und so fort für alle Zukunft bis zwölf Monate nach erfolgter Kündigung in Kraft.

Art. 20. Gegenwärtiger Tractat soll von den Senaten der Hanseatischen Republiken und von Sr. Majestät dem Könige von Griechenland ratificirt und die Ratificationen binnen sechs Monaten, oder wo möglich noch früher, zu London ausgewechselt werden.

Des zur Urkunde haben die Bevollmächtigten der Hohen Contrahenten gegenwärtigen in Französischer Sprache abgefassten Tractat unterschrieben und ihre Siegel begedruckt.

Geschehen in duplo zu Athen den ^{31. Mai}_{12. Juni} im Jahre des Heils Eintausend achthundert drei und vierzig.

P. Colquhoun.

Pierre Delyanni.

27. Freundschafts-, Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwischen den freien und Hansestädten **Lübeck, Bremen und Hamburg** und der **Hohen Pforte**.

Nachdem die Senate der freien Hanseatischen Republiken Lübeck, Bremen und Hamburg den Wunsch zu erkennen gegeben, die Grundlagen der Freundschaft und des guten Vernehmens mit der Hohen Pforte durch den Abschluss eines Handels- und Schiffahrts-Vertrags zwischen Sr. Majestät dem Padischah der Ottomanen einerseits und den Senaten der genannten Staaten (eines jeden für sich besonders) andererseits zu befestigen, so haben der Senat der freien Hanseatischen Republik Lübeck, der Senat der freien Hanseatischen Republik Bremen und der Senat der freien Hanseatischen Republik Hamburg zur Verhandlung und Abschliessung der Artikel des besagten Vertrages bevollmächtigt den

Herrn James Colquhoun, Doctor der Rechte, Ehrenbürger der genannten Republiken, und gegenwärtig diplomatischen Agenten derselben bei der erlauchten Regierung Ihrer Majestät der Königin des Vereinigten Königreichs Grossbritannien und Irland, Ritter des Königlich Sächsischen Verdienstordens etc.

Auf diesen Wunsch eingehend, hat ihrerseits die Hohe Pforte, Kraft der ihm durch die erhabene Person seines Souverains und Herrn, des Durchlauchtigsten, Grosswürdigsten und Grossmächtigsten Sultan Mahmud II. übertragenen Vollmachten, ernannt und ermächtigt,

Se. Excellenz Mustafa Reschid Pascha, einen der Veziere und Grosswürdenträger des Reichs, Minister der auswärtigen Angelegenheiten, Inhaber der mit Brillanten (als besonderem Zeichen seines hohen Ranges) verzierten Insignien des Kaiserlichen Ordens Nischani Iftichar und Grosskreuz des Französischen Ordens der Ehrenlegion, des Belgischen Leopold-Ordens und des Spanischen Ordens Isabellens der Catholischen.

Die vorgenannten Bevollmächtigten sind in Berathung getreten und haben die nachstehenden achtzehn Artikel verabredet und festgesetzt, auch beiderseits genehmigt und mit ihren Unterschriften versehen.

Art. 1. Zwischen den Staaten und Unterthanen der Hohen Pforte und den Hanseatischen Republiken, deren Bürgern und Einwohnern soll fortan immerwährende Freundschaft bestehen.

Art. 2. Es können demzufolge die Unterthanen und Bürger der Hohen contrahirenden Theile in völliger Sicherheit ihre beiderseitigen Besetzungen besuchen, daselbst ihren Handel zu Wasser und zu Lande betreiben, auch Häuser und Speicher miethen; ihre Personen werden dort jederzeit geachtet sein und in Allem, was ihre persönlichen Vorrechte so wie das Recht zum Handels- und eigenen Geschäftsbetriebe anlangt, sollen sie gegenseitig alle diejenigen Vorzüge genießen, deren sich in den Gebieten der Hohen Contrahenten die Unterthanen und Bürger der meistbegünstigten Nationen erfreuen. Die Freundschaft unter den Hohen contrahirenden Theilen wird selbst im Fall eines Krieges eines derselben mit einer dritten Macht keine Unterbrechung leiden. Die Hanseatischen Republiken, in ihrer Neutralität verharrend, werden immer mit derselben Achtung die Flaggen und Unterthanen der Hohen Pforte, seien es Ottomanen oder Rajas bei sich aufnehmen, denen keinerlei Beeinträchtigung widerfahren, vielmehr die Fortsetzung ihrer Handelsverbindungen ungekränkt verbleiben wird. Und in Erwiderung wird die Hohe Pforte den Bürgern der Hanseatischen Republiken die gleiche Aufnahme angedeihen lassen, deren Flagge und Eigenthum immer respectirt werden soll.

Art. 3. Die Unterthanen der Hohen Pforte, sie mögen Kaufleute sein oder nicht, welche die Gebiete der Hanseatischen Republiken betreten, sollen bei ihrer Ankunft und während ihres Aufenthalts mit derselben Auszeichnung behandelt werden und sich derselben Vorzüge und Privilegien erfreuen, wie die Unterthanen der am meisten begünstigten Nationen. Auf gleiche Weise dürfen die Hanseatischen Bürger, sie mögen Kaufleute sein oder nicht, welche die Meere, Gewässer, Häfen und Lande der Hohen Pforte durchreisen, besuchen oder bewohnen, dort nicht beeinträchtigt oder belästigt werden, und haben sie keine andere Zölle und sonstige Abgaben zu entrichten, als diejenigen, denen die Kaufleute und Unterthanen der am meisten begünstigten Nationen unterworfen sind. — Beide Theile werden den Reisenden Pässe bewilligen.

Art. 4. Die Bürger der Hanseatischen Republiken, welche die Gebiete des Ottomanischen Reichs besuchen wollen, können solches mit Sicherheit thun, und werden zu dem Zweck einen Geleitsbrief (Kaiser-

lichen Befehl) erhalten, kraft dessen sie nirgends auf ein Hinderniss stossen, vielmehr überall Schutz und Beistand finden werden.

Art. 5. In sämtlichen Staaten der Hohen Pforte sollen die Hanseatischen Bürger niemals und unter keinem Vorwand in ihren Geschäften gestört werden; und wird man ihretwegen überhaupt das nämliche Herkommen befolgen, was rücksichtlich der meist begünstigten Nationen feststeht. Zu ihren Handelsgeschäften mögen sie sich nach Belieben der Makler jeder Nation und jedes Glaubens bedienen.

Art. 6. Es steht der Hohen Pforte frei, in allen Städten und Häfen der Hanseatischen Republiken Consuln und Vice-Consuln (Shabenders) anzustellen; diese sollen überall Schutz und Beistand finden und mit der ihrem Stande gebührenden und den in den Hanseatischen Republiken residirenden Personen gleichen Ranges der am meisten begünstigten Nationen zuerkannten Auszeichnung behandelt werden. Die Hanseatischen Republiken haben die gleiche Befugniß zur Anstellung von Consuln oder Vice-Consuln, sowohl aus der Zahl ihrer eigenen Bürger, als anderer Fremden, mögen diese zugleich Consulat-Functionen im Dienste einer dritten Macht ausüben oder nicht, in allen Plätzen, Häfen oder Handelsstädten der Hohen Pforte, wo immer deren Gegenwart durch das Hanseatische Interesse geboten werden mag. Die Hohe Pforte wird ihnen Ferme oder Berats zustellen und den angemessenen Schutzbeistand und Auszeichnung angedeihen lassen.

Art. 7. Kein Hanseatischer Bürger, sei er Kaufmann oder nicht, darf zum Sklaven gemacht werden. Gleiches gilt mit Bezug auf die Mohamedaner oder sonstigen Unterthanen der Hohen Pforte in den Hanseatischen Republiken. Hinsichtlich der Güter von Hanseatischen, in den Staaten der Hohen Pforte verstorbenen Bürgern, so wie umgekehrt von Ottomanischen Unterthanen, die in den Gebieten der Hanseatischen Republiken verstorben, dient das in Betreff der meistbegünstigten Nation beobachtete Verfahren als Regel.

Art. 8. Im Fall eines Streites oder eines Processes zwischen Unterthanen der Hohen Pforte und Hanseatischen Bürgern sollen die Parteien nicht anders vernommen, und das Urtheil nicht anders gesprochen werden, als in Gegenwart des Hanseatischen Dragomans. So oft in einer Sache der Streitgegenstand 500 Piaster an Werth übersteigt, wird sie dem Richterspruch der Hohen Pforte unterzogen, damit diese nach den Gesetzen des Rechtes und der Billigkeit entscheide. Hanseatische Bürger, welche ihren Handels- und sonstigen Geschäften redlich und friedlich obliegen, dürfen niemals durch die Ortsbehörden zur Haft gezogen oder sonst belästigt werden; im Fall eines Verbrechens oder Vergehens aber soll die Sache ihrem Minister, Geschäftsträger, Consul oder Vice-Consul, der dem Orte, wo das Verbrechen begangen worden, am nächsten wohnt, überwiesen werden; die Angeschuldigten sollen dann von ihm gerichtet und nach dem in Betreff der Franken bestehenden Gebrauche bestraft werden.

Art. 9. Die Flagge der Hohen Pforte soll in den Hanseatischen Republiken respectirt werden, und sollen die Hanseatischen Kriegsfahrzeuge in Betreff der Handelsschiffe des Ottomanischen Reichs die in der Marine üblichen Zeichen der Freundschaft und Höflichkeit beobachten. Gleiches Verfahren haben die Ottomanischen Kriegsschiffe gegen die Hanseatischen Handelsschiffe zu befolgen, und es sollen die Hanseatischen Flaggen eben so in allen Staaten der Hohen Pforte respectirt werden. — Die Hanseatischen Schiffe können unter ihrer eigenen Flagge in völliger Sicherheit segeln; in keinem Falle aber dürfen sie ihre Flagge weder den Fahrzeugen Ottomanischer Unterthanen, noch denen anderer Nationen leihen. Die Gesandten, Geschäftsträger, Consuln oder Vice-Consuln der Senate der Hanseatischen Republiken dürfen niemals, weder öffentlich noch insgeheim, einen Raya der Gewalt der Hohen Pforte entziehen, noch ihn durch Patente schützen. Sie werden darauf achten, dass man niemals und in keinem Stücke von den in diesem Tractat aufgestellten und von den beiden contrahirenden Theilen gutgeheissenen Grundsätzen abweiche.

In Erwägung des beschränkten Umfanges der Gebiete der Republiken Lübeck, Bremen und Hamburg und der innigen Handels- und Schiffsahrtsverbindung, welche zwischen diesen Republiken besteht, wird hiemit verabredet und festgesetzt, dass jedes Schiff, welches ausschliesslich einem oder mehreren Bürgern einer oder der andern der genannten Republiken gehört und dessen Capitain gleichfalls Bürger einer der genannten Republiken ist, vorausgesetzt, dass drei Vierteltheile der Mannschaft aus Bürgern oder Unterthanen einer oder mehrerer der genannten Republiken, oder eines oder mehrerer Staaten des Deutschen Bundes bestehen, in Betreff aller Verhältnisse, die Gegenstand dieses Tractats sind, als ein Lübeckisches, Bremisches oder Hamburgisches Schiff angeeignet werden soll. Die ordnungsmässig ausgefertigten Seepässe werden zwischen den Hohen contrahirenden Theilen als Beweise der Nationalität der Ottomanischen und Hanseatischen Fahrzeuge gelten.

Art. 10. Die Hanseatischen Handelsschiffe können frei durch den Kanal der Kaiserlichen Residenz fahren, um in das Schwarze Meer oder aus demselben heraus zu gelangen und mit Ausnahme der im Ottomanischen Reiche verbotenen Gegenstände dürfen sie mit allen Waaren, Natur- oder Industrie-Erzeugnissen des Ottomanischen Reichs oder jedes andern Ursprung-Orts beladen sein. Auch soll es den Hanseatischen Handelsfahrzeugen frei stehen, sei es beladen oder in Ballast, sowohl den Bosphorus oder das Schwarze Meer zu beschiffen, als andere Meere, Gewässer, Rheden und Häfen zu befahren, die von der Hohen Pforte abhängen, — welche Letztere mittelst Ertheilung der dazu erforderlichen

Firmane, ihnen Schutz verschaffen wird gegen jede Beeinträchtigung oder jeden Angriff von Seiten der Afrikanischen Regenschaften. — Und um besser zu erklären, welches Verfahren die Bürger und Einwohner der Hanseatischen Republiken einzuschlagen haben, wenn Hanseatische Bürger oder Schiffe auf der See durch Unterthanen der Hohen Pforte beraubt werden sollten, diese mögen den Afrikanischen Provinzen oder irgend einem andern der Herrschaft Sr. Ottomanischen Majestät unterworfenen Gebiete angehören; — so hat der so beraubte Hanseatische Bürger oder Schiffs-Capitain bei seiner Ankunft in welchem Hafen es sei, vor der competenten Behörde daselbst in hergebrachter Form eine beeidigte Erklärung abzugeben, um die Umstände der angethanen Gewalt zu constatiren. Dieser Erklärung werden die Documente beigelegt, welche die Entschädigungs-Forderungen enthalten. Der Beraubte wendet sich sodann an den dort residirenden Consul der Hanseatischen Republiken oder einer derselben, oder falls es dort keinen gäbe, an den Consul irgend einer andern Nation, um das Ganze nach Constantinopel befördern zu lassen. Hier werden die den Betrag der Entschädigungs-Forderung constatirenden Documente nach den bei der Hohen Pforte geltenden Rechtsgrundsätzen und den zur Unterstützung dienenden Beweismitteln von dem, welchen es angeht, untersucht. Die competente Behörde wird über die Bezahlung der Entschädigung entscheiden, welche sodann von dem Piraten oder demjenigen, der den Schaden angerichtet hat, innerhalb drei Monaten, vom Tage des ausgesprochenen Urtheils angerechnet, zu leisten ist.

Art. 11. Wenn ein Unterthan der Hohen Pforte, er oder sein Schiff mag den Afrikanischen Provinzen oder irgend einem andern, der Herrschaft Sr. Ottomanischen Majestät unterworfenen Gebiete angehören, durch die Handlung eines Hanseatischen Bürgers oder Schiffs-Capitains auf der See Verlust oder Schaden erlitten haben sollte, so hat der Verletzte seine Entschädigungs-Forderung vor der competenten Behörde derjenigen unter den Republiken Lübeck, Bremen und Hamburg, welcher der Verletzende angehört, geltend zu machen; diese wird dann die dem Ottomanischen Unterthan binnen drei Monaten nach gesprochenem Erkenntnis auszu zahlende Entschädigung festsetzen. Da jeder rechtlich begründeten Forderung durch diese Vereinbarung die Entschädigung gewährleistet wird, so hat man ausdrücklich anerkannt, dass in diesem Betracht keinerlei Solidarität weder unter den drei Hanseatischen Republiken, noch unter ihren Bürgern, noch unter den Bürgern einer derselben bestehe, und eben so soll auch andererseits jeder Ottomanische Unterthan nur für die von ihm selbst contrahirten Schulden verantwortlich sein.

Art. 12. In allen Häfen des Ottomanischen Reichs sollen die Hanseatischen Schiffe, sowohl bei ihrer Ankunft als bei ihrem Abgange, keiner strengeren Untersuchung von Seiten der Zoll- oder Hafenbeamten unterliegen, als die Schiffe der am meisten begünstigten Nationen, auch sollen die besagten Schiffe und ihre Ladungen nie andere oder höhere Zoll-, Hafen- oder sonstige Abgaben bezahlen, als die Schiffe eben dieser Nationen. Gleichermassen sollen sie auch alle Producte oder Waaren jeder Art ein- und ausführen dürfen, welche von den Schiffen der am meisten begünstigten Nationen ein- und ausgeführt werden. Die Schiffe unter Ottomanischer Flagge, welche die Häfen der Hanseatischen Republiken besuchen, sollen sich dort derselben Vortheile erfreuen. Was den Küsten-Handel anlangt, welcher die aus einem in den andern Hafen Eines der Hohen contrahirenden Theile expedirten inländischen oder ausländischen Producte umfasst, so ist festgesetzt worden, dass die Betreibung dieses Handels den Schiffen und Unterthanen oder Bürgern der beiden respectiven Contrahenten freistehen soll; jedoch ist derselbe den für den innern Handel bestehenden Reglements, so wie solche von beiden Seiten auf die Unterthanen der am meisten begünstigten Nationen angewandt worden, anzupassen.

Art. 13. Die Unterthanen und Bürger Eines der Hohen contrahirenden Theile, welche mit ihren Fahrzeugen an einer dem andern Theile gehörigen Küste ankommen, aber entweder in den Hafen nicht einlaufen, oder wenn sie eingelaufen sind, daselbst keinen Theil ihrer Ladung löschen wollen, haben völlige Freiheit wieder abzugehen und ihre Reise fortzusetzen, ohne andere Abgaben zu bezahlen, als diejenigen, denen in gleichem Falle die meist begünstigten Nationen unterworfen sind.

Art. 14. Man ist ferner übereingekommen, dass es den Handelsfahrzeugen des einen contrahirenden Theiles, wenn sie in den Häfen des andern eingelaufen sind, freistehen soll, je nach der Willkühr des Capitains oder Eigenthümers, nur einen Theil der Ladung zu löschen, und mit dem übrigen ungehindert wieder abzusegeln, ohne Zoll, Abgabe oder sonstige Lasten für ein Mehreres zu entrichten, als für den wirklich ans Land gebrachten Theil der Ladung, welcher in dem, eine Aufzählung sämtlicher Gegenstände der Schiffsladung enthaltenden Manifeste zu bezeichnen und durchzustreichen ist; zu welchem Behuf dieses Manifest der Zollbehörde desjenigen Ortes, den das Schiff angegangen ist, vollständig vorgelegt werden muss. Für den im Schiffe weiter mitgenommenen Theil der Ladung wird nichts entrichtet, es mag mit diesem seine Fahrt nach einem oder mehreren Häfen desselben Landes fortsetzen, um dort über den Rest der Ladung, sofern dieselbe aus Gegenständen besteht, deren Einfuhr gestattet ist, unter Bezahlung der darauf anwendbaren Abgabe, zu verfügen, — oder auch nach jedem dritten Lande damit versegeln. Hierbei wird jedoch wohl verstanden, dass alle und jede das Schiff selbst treffende Zölle, Abgaben und Lasten nur ein einziges Mal, und zwar in dem ersten Hafen, wo das Schiff die Ladung bricht, oder einen Theil derselben löscht, zu entrichten sind: dass aber keine Zölle, Abgaben oder Lasten dieser Art in den übrigen Häfen desselben Landes,

wo das besagte Schiff später noch sollte einlaufen wollen, aufs Neue gefordert werden dürfen, es sei denn, dass die am meisten begünstigte Nation in gleichem Falle noch weiteren Abgaben unterworfen wäre.

Art. 15. Die Eigenthümer oder Capitaine der Handelsfahrzeuge beider contrahirenden Theile sollen in keinem Falle gezwungen werden, ihre Schiffe zum Transport von Truppen, Munition oder andern Kriegsbedürfnissen herzugeben; sie sind befugt, alle desfalls an sie gerichteten und ihnen selbst nicht zusagenden Vorschläge abzulehnen.

Art. 16. Wenn Schiffe des einen der beiden contrahirenden Theile vor Stürmen, Piraten, Corsaren oder sonstigem Ungemach Schutz suchen in den Häfen oder innerhalb des Gerichtsbezirks des andern Theils, so soll ihnen Aufnahme, Schutz und freundliche Behandlung widerfahren. Im Fall auch ein Schiff des einen contrahirenden Theils an den Küsten des andern Schiffbruch litte, soll die gerettete Mannschaft allen Beistand finden, den ihre Lage erheischt; die Waaren und sonstigen Gegenstände aber, die man zu bergen vermocht, sind dem Hanseatischen Consul des zunächst gelegenen Orts zu überliefern, um dem Eigenthümer zugestellt zu werden. — Für die Güter Ottomanischer Unterthanen wird in solchen Fällen das in den Hanseatischen Republiken rücksichtlich der meist begünstigten Nationen geltende Verfahren zur Norm dienen.

Art. 17. Gegenwärtiger Freundschafts- und Handelstractat, nachdem er die Unterschrift der vorgenannten Bevollmächtigten erhalten, um von der einen wie von der andern Seite für alle Folgezeit getreulich in Ausführung gebracht zu werden, ist von denselben an ihre Regierungen einzusenden, deren keine gestatten wird, dass man ihm zuwider handle, und zwar unter dem förmlichen und gegenseitig gegebenen Versprechen, dass innerhalb vier Monaten, von dem Tage der Unterzeichnung an gerechnet, oder wenn möglich noch früher, derselbe durch Se. Majestät den Kaiser der Ottomanen Einerseits und die Senate der Hanseatischen Republiken Andererseits genehmigt und bestätigt werden soll, damit die Artikel desselben ohne alle Aenderung und Abweichung beobachtet werden.

Art. 18. Obgleich die gegenwärtige Convention als den drei freien Hanseatischen Republiken Lübeck, Bremen und Hamburg gemeinsam angesehen wird, so ist doch vereinbart, dass zwischen den selbstständigen Regierungen derselben keine Solidarität besteht, und dass die Bestimmungen der gegenwärtigen Convention, falls sie in Betreff der einen oder zweier der genannten Republiken wegfallen würden, nichts desto weniger für die übrigen in voller Kraft bleiben sollen.

Schluss. Demzufolge ist, nachdem die vorstehenden achtzehn Artikel geordnet und vereinbart worden, der gegenwärtige Tractat abgefasst, um wenn es Gott gefällt, durch die in London vorzunehmende Auswechslung der Ratificationen, seine Vollendung zu erhalten, und ist derselbe von den vorgenannten Bevollmächtigten unterzeichnet und untersiegelt und gegen eine völlig gleichlautende Urkunde ausgewechselt worden.

So geschehen zu London am 18. Mai 1839.

J. Colquhoun.

Reschid Pascha.

28. Suppletar-Convention zu dem Freundschafts-, Handels- und Schiffahrts-Vertrag vom 18. Mai 1839 zwischen den freien und Hansestädten Lübeck, Bremen und Hamburg und der Hohen Pforte.

Um den kürzlich zwischen den Senaten der freien und Hanseatischen Republiken Lübeck, Bremen und Hamburg, und der Hohen Ottomanischen Pforte abgeschlossenen Freundschafts-, Handels- und Schiffahrts-Vertrag besser zu erläutern, so wie, um den Tarif der Zölle von den aus der Türkei ausgeführten, wie von den in die Staaten des Grossherrn eingeführten Waaren zu reguliren, und um die Rechte, Vorrechte, Freiheiten und Verbindlichkeiten der Hanseatischen Kaufleute, welche in dem Umfange des Ottomanischen Reiches Handel treiben oder wohnen, festzusetzen und zu sanctioniren, ist man übereingekommen, durch eine besondere Zusatz-Akte die Handelsbeziehungen ihrer Bürger und Unterthanen zu reguliren, Alles zu dem Endzweck, den Handel zwischen ihren resp. Staaten zu vermehren, und den Austausch der Producte des einen der Länder mit denen des andern noch mehr zu erleichtern; zu dem Ende haben sie zu ihren Bevollmächtigten ernannt:

der Senat der freien und Hanseatischen Republik Lübeck, der Senat der freien und Hanseatischen Republik Bremen, der Senat der freien und Hanseatischen Republik Hamburg

den Herrn Patrick Colquhoun, Doctor der Rechte, und

Se. Kaiserliche Majestät der Sultan Abdul Medschid Chan,

Se. Excellenz Mohammed Sadyk Rifat Pascha, einen der Gross-Vesire und der edlen Minister der Hohen Monarchie, gegenwärtig Minister der auswärtigen Angelegenheiten der Hohen Pforte, geziert mit den besonderen Ehrenzeichen seines hohen Ranges und mit den Ordens-Decorationen des Königreichs der Niederlande, Spaniens, Belgiens und Schwedens,

Welche, nachdem sie sich ihre, in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten gegenseitig mitgetheilt haben, über die folgenden Artikel einig geworden sind.

Art. 1. Alle Rechte, Vorrechte und Freiheiten, welche den Hanseatischen Bürgern und Unterthanen oder Schiffen durch den bereits be-

stehenden Traktat verliehen sind, werden heute und für immer bestätigt, mit Ausnahme derjenigen, welche durch den gegenwärtigen Vertrag besonders werden modificirt werden, und es ist überdies ausdrücklich vereinigt, dass alle Rechte, Vorrechte, Befreiungen und Befugnisse, welche die Hohe Pforte den Schiffen und den Unterthanen irgend einer andern auswärtigen Macht heute gewährt oder in Zukunft gewähren wird, oder welche sie den Unterthanen oder den Schiffen irgend einer andern Macht zu geniessen gestatten wird, gleicherweise den Hanseatischen Bürgern, Unterthanen oder Schiffen gewährt werden sollen, welche sie von Rechts wegen ausüben und geniessen sollen.

Art. 2. Die Bürger und Unterthanen der freien und Hanseatischen Republiken, oder ihre Agenten, können von heute an in allen Theilen des Ottomanischen Reiches, sei es, dass sie damit im Innern Handel treiben wollen, sei es, dass sie sie auszuführen gedenken, alle Artikel ohne Ausnahme, welche Producte des Bodens oder der Industrie dieses Landes sind, kaufen.

Die Hohe Pforte verpflichtet sich förmlich, alle Monopole abzuschaffen, welche die Producte des Ackerbaues und alle andern Erzeugnisse ihres Gebietes treffen, so wie sie auch dem Gebrauch der Teskéré's oder Erlaubniss-Scheine entsagt, welche von den Ortsbehörden zum Ankauf dieser Waaren, oder um sie von einem Orte nach einem andern zu bringen, wenn sie gekauft waren, verlangt wurden; jeder Versuch, der von irgend einer Behörde gemacht werden würde, um die Bürger oder Unterthanen zu zwingen, sich mit solchen Erlaubniss-Scheinen oder Teskéré's zu versehen, soll als ein Bruch der Verträge betrachtet werden, und die Hohe Pforte wird alle Vesire oder andere Beamte, denen man einen solchen Bruch vorzuwerfen hätte, sogleich strenge bestrafen, und sie wird die Hanseatischen Bürger oder Unterthanen für die Verluste oder Bedrückungen, von denen sie beweisen können, dass sie sie zu erleiden gehabt haben, entschädigen lassen.

Art. 3. Die Hanseatischen Kaufleute oder ihre Agenten, welche irgend einen Gegenstand, welcher Product des Bodens oder der Industrie der Türkei ist, kaufen werden, in der Absicht, ihn zum Consumo im Innern des Ottomanischen Reiches wieder zu verkaufen, sollen bei dem Ankauf oder Verkauf dieselben Zölle bezahlen, welche unter ähnlichen Umständen von den Muselmännischen Unterthanen oder von den am meisten begünstigten unter denjenigen Rajas, welche den Binnen-Handel treiben, bezahlt werden.

Art. 4. Jeder Artikel, welcher Product des Bodens oder der Industrie der Türkei ist, und zur Ausfuhr gekauft wird, soll frei von jeder Art von Abgabe oder Zöllen nach einem beliebigen Verschiffungs-Ort durch die Hanseatischen Kaufleute oder ihre Agenten gebracht werden. Dort angekommen, soll er bei seinem Eintritt einen festen Zoll von 9 Procent von seinem Werthe bezahlen, anstatt der alten Binnenhandels-Zölle, welche durch den gegenwärtigen Vertrag abgeschafft werden. Bei seiner Ausfuhr soll er den Zoll von 3 Procent bezahlen, der vor Alters fest gesetzt ist, und welcher fortbesteht.

Es versteht sich jedoch, dass jeder am Verschiffungs-Orte zur Ausfuhr gekaufte Artikel, welcher bei seinem Eintritt den Binnen-Zoll schon bezahlt hat, nur noch dem blossen ursprünglichen Zoll von 3 Procent unterworfen sein wird.

Art. 5. Jeder Artikel, welcher ein Product des Bodens oder der Industrie der freien und Hanseatischen Republiken, oder der Staaten des Deutschen Bundes ist, und jede Waare, von welcher Art sie sein möge, welche auf Hanseatischen Fahrzeugen verschifft, und das Eigenthum der Hanseatischen Bürger oder Unterthanen ist, oder zu Lande oder zu Wasser aus andern Ländern, durch die Obengenannten gebracht wird, soll nach wie vor in allen Theilen des Ottomanischen Reiches ohne irgend eine Ausnahme gegen einen nach dem Werthe dieser Artikel berechneten Zoll von 3 Procent zugelassen werden.

Anstatt aller Binnen-Zölle, welche heut zu Tage von den besagten Producten oder Waaren erhoben werden, soll der Kaufmann, welcher sie einführen wird, sei es, dass er sie an dem Orte ihrer Ankunft verkauft, sei es, dass er sie ins Innere befördert, um sie dort zu verkaufen, einen Zusatz-Zoll von 2 Procent bezahlen. Wenn hernach diese Producte oder Waaren im Innern wieder verkauft werden, so soll von ihnen kein anderer Zoll, weder von dem Verkäufer noch von dem Käufer, noch von demjenigen, der sie, nachdem er sie gekauft, in das Ausland zu befördern wünscht, gefordert werden.

Die Waaren, welche in einem Hafen den alten Einfuhrzoll von 3 Procent bezahlt haben, können frei von jedem Zolle nach einem andern Hafen geschickt werden, und erst, wenn sie dort verkauft oder von dort nach dem Innern des Landes gefördert werden, soll der Zusatz-Zoll von 2 Procent entrichtet werden.

Es versteht sich übrigens, dass von den Regierungen der freien und Hanseatischen Republiken nicht beabsichtigt wird, weder durch diesen Artikel, noch durch irgend einen andern des gegenwärtigen Vertrags über den natürlichen und bestimmten Sinn der gebrauchten Ausdrücke hinaus etwas zu stipuliren, oder in irgend einer Weise die Regierung S. K. M. der Ausübung ihrer Rechte innerer Verwaltung zu berauben, insofern nämlich diese Rechte den Bestimmungen des Tractats, und den durch gegenwärtigen Vertrag den Hanseatischen Bürgern und Unterthanen und ihrem Eigenthum bewilligten Vorrechten keinen Eintrag thun.

Art. 6. Die Hanseatischen Bürger oder Unterthanen, oder ihre Agenten, dürfen in allen Theilen des Ottomanischen Reiches mit den aus fremden Ländern eingeführten Waaren unbehindert Handel treiben;

und wenn diese Waaren bei ihrer Ankunft bloss den Einfuhr-Zoll bezahlt haben, so soll der Hanseatische Kaufmann oder sein Agent die Befugnis haben, damit Handel zu treiben, indem er den Zusatz-Zoll von 2 Procent bezahlt, dem er für den Verkauf der Waaren, die er selbst eingeführt hat, oder für ihre Weiterbeförderung ins Innere mit der Absicht, sie dort zu verkaufen, unterworfen sein wird. Ist diese Zahlung einmal entrichtet, so sollen diese Waaren frei von allen andern Zöllen sein, was auch die fernere Bestimmung sein möge, die ihnen gegeben wird.

Art. 7. Von den Hanseatischen Waaren, welche Product des Bodens oder der Industrie sowohl der freien und Hanseatischen Republiken als der Staaten des Deutschen Bundes sind, und von den Waaren, welche Product des Bodens oder der Industrie eines jeden andern fremden Landes sind, soll überall kein Zoll erhoben werden, wenn diese beiden Arten von Waaren auf Hanseatischen Schiffen, welche Hanseatischen Bürgern und Unterthanen gehören, verschifft, die Meerengen der Dardanellen, des Bosphorus oder des Schwarzen Meeres passiren, sei es, dass diese Waaren auf den Schiffen bleiben, welche sie gebracht haben, oder dass sie auf andere Schiffe geladen werden, oder endlich dass sie anderswo verkauft werden sollen, und für eine bestimmte Zeit ans Land gebracht werden, um an Bord eines andern Schiffes geladen zu werden und ihre Reise fortzusetzen.

Alle Waaren, welche in die Türkei eingeführt werden, um nach andern Ländern gebracht zu werden, oder welche in den Händen des Importeurs bleiben und durch ihn nach andern Ländern befördert werden, um dort verkauft zu werden, sollen nur den ersten Einfuhr-Zoll von 3 Procent bezahlen, ohne dass man sie unter irgend einem Vorwande andern Zöllen unterwerfen könne.

Art. 8. Die von den Hanseatischen Kauffarthenschiffen bei ihrer Durchfahrt durch die Dardanellen und durch den Bosphorus verlangten Firmane sollen ihnen immer auf eine Weise, welche ihnen den mindest möglichen Aufenthalt verursacht, überliefert werden.

Art. 9. Die Hohe Pforte willigt ein, dass die durch den gegenwärtigen Vertrag gebildete Gesetzgebung in allen Provinzen des Ottomanischen Reiches ausführbar sei, das heisst in den Besitzungen S. K. Ottomanischen Majestät in Europa, in Asien, in Aegypten und in allen andern Theilen von Africa, welche der Hohen Pforte gehören, und dass sie auf alle Klassen Ottomanischer Unterthanen anwendbar sei.

Art. 10. Um jeder Schwierigkeit und jedem Aufenthalt in der Abschätzung des Werthes der durch Hanseatische Bürger oder Unterthanen in die Türkei eingeführten, oder aus den Ottomanischen Staaten ausgeführten Waaren vorzubeugen, ist man übereingekommen, dass man annehmen will, wie man von jetzt an, und zwar nach den Bestimmungen des gegenwärtigen Tractats annimmt, den Tarif, welcher in Gemässheit der Bestimmungen des Englischen Vertrags abgefasst ist, und welcher in Grossherrlicher Münze die Summe fest stellt, welche die Hanseatischen Bürger und Unterthanen von den Werthe aller durch sie eingeführten oder ausgeführten Handelsartikel als Zoll von 3 Procent bezahlen sollen, so wie die billige Berechnung der Binnen-Zölle, denen der gegenwärtige Vertrag die zur Ausfuhr bestimmten türkischen Waaren und Producte unterwirft.

Der so angenommene Tarif soll während sieben Jahre, von dem Austausche der Ratificationen an gerechnet, in Kraft bleiben. Nach dieser Frist soll jeder der Hohen contrahirenden Theile das Recht haben, die Revision desselben zu fordern. Wenn aber während der sechs Monate, welche auf den Ablauf der sieben ersten Jahre folgen werden, weder der eine noch der andere sich dieser Befugnis bedient, so soll der Tarif für sieben andere Jahre, von dem Tage an gerechnet, wo die ersten abgelaufen sind, gesetzliche Kraft behalten, und eben so soll es am Ende jeder folgenden Periode von sieben Jahren sein.

Schluss. Der gegenwärtige Vertrag soll ratificirt werden; die Ratificationen desselben sollen zu Konstantinopel in dem Zeitraum von sechs Monaten, oder wenn's möglich früher, ausgetauscht werden; er soll jedoch sogleich bei dem Austausch der Ratificationen anfangen, in Ausführung gebracht zu werden.

Nachdem die zehn voranstehenden Artikel verabredet und beschlossenen sind, ist die gegenwärtige Acte von uns unterzeichnet und besiegelt worden, und sie ist Sr. Excellenz dem Bevollmächtigten der Hohen Pforte übergeben worden, im Austausch derjenigen, welche er selbst uns übergibt.

So geschehen zu Konstantinopel, den siebenten September Ein Tausend Achthundert und Ein und Vierzig.

P. Colquhoun, Dr. Mohammed Sadyk Rifat.

29. Bekanntmachungen, betreffend die Gleichstellung der **Hamburgischen** und **Russischen** Flaggen in den beiderseitigen Häfen rücksichtlich der Schiffsgelder.

In Gemässheit einer vom Kaiserlich Russischen Minister-Residenten Herrn von Struve unter dem 18. November 1833 erfolgten Erklärung bezahlen die in den Russischen Häfen anlangenden Hamburger Schiffe bei jedesmaliger Ankunft und Abfahrt dieselben Schiffsgelder als Russische Fahrzeuge. Wogegen der Senat unter dem 22. November desselben Jah-

res erklärte, dass nach den bestehenden Gesetzen die von ankommenden Kauffarthenschiffen unter Russischer Flagge in den Hamburgischen Häfen erhobenen Schiffsabgaben denjenigen gleich sind, welche von Kauffarthenschiffen unter Hamburgischer Flagge erhoben werden.

Publ. in der Samml. Hamburg. Verordnungen. 1839. S. 647.

In Folge eingezogener officieller Erkundigung wird hierdurch bekannt gemacht, dass die durch Kaiserl. Ukas vom 19. Juni d. J. angeordneten Differential-Abgaben in Gemässheit der i. J. 1833 ausgetauschten Reciprocitäts-Declarationen auf Hamburgische Schiffe und deren Ladungen keine Anwendung finden.

Hamburg, den 22. December 1845.

Die Commerz-Deputation.

Die betreffende Stelle der Depesche des Kaiserl. Russischen Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten an die Kaiserl. Russische Gesandtschaft zu Hamburg lautet im Original wie folgt:

En communiquant à Votre Excellence l'Oukase Impérial concernant son application sur nos rapports de commerce et de navigation avec Hambourg, Mr. le Chancelier Vous a déjà fait observer que les dispositions qu'il renferme ne s'appliqueraient point aux Villes libres Anseatiques où une parfaite reciprocité de traitement est accordée à notre pavillon. Il en resulterait que les surtaxes de douane et de tonnage établies par les §§. 2 et 3 de l'Oukase n'atteindraient point les navires des Villes de Hambourg, de Lübeck et de Bremen. Les navires appartenant à ces États jouiront au contraire des exemptions que le §. 5 a statuées en faveur du pavillon des États, qui en vertu de conventions ou par suite d'autres arrangements (et les declarations échangées avec Hambourg en 1833 sont de ce nombre) accordent au pavillon Russe le traitement du pavillon national. C'est dans ce sens que Mr. le Ministre des finances a déjà fait parvenir des directions aux Douanes respectives. Etc.

St. Pétersbourg, le 27. Octobre 1845.

30. Declaration wegen gegenseitiger Gleichstellung der **Lübeckischen** und **Russischen** Schiffe in den beiderseitigen Häfen rücksichtlich der Lastgelder.

Auf den durch den accreditirten Kaiserl. Russischen Minister-Residenten, unter Bezugnahme auf die in Russland hinsichtlich der Lastgelder bestehende Gleichstellung der Russischen und der fremden Schiffe, geschehen Antrag, dass auch in Lübeckischen Häfen hinsichtlich der Lastgelder kein Unterschied zwischen den Russischen und den einheimischen Schiffen gemacht werden möge, ward solcher Unterschied per Decret des Senats vom 9. Februar 1833 aufgehoben, und dass solches geschehen in Antwort gemeldet.

(Wegen des Ukas vom Juni 1845 s. Nr. 29.)

31. Declarationen wegen Gleichstellung der beiderseitigen Flaggen rücksichtlich aller Schiffsabgaben, ausgetauscht zwischen **Bremen** und **Russland**.

Der Unterzeichnete, Kaiserlich Russische Minister-Resident bei den freien Hansestädten, erklärt hierdurch, dass, nach den im Russischen Reiche bestehenden Gesetzen, die von ankommenden Kauffarthenschiffen unter Bremer Flagge in den Häfen des Russischen Reiches erhobenen Schiffsabgaben denjenigen gleich sind, welche von Kauffarthenschiffen unter Russischer Flagge erhoben werden, und dass die gedachte Gleichheit beider Flaggen in den Russischen Häfen so lange unverändert beibehalten werden wird, als der Senat der freien Hansestadt Bremen der Russischen Flagge in den Häfen des Bremer Gebietes dieselbe Gleichheit zugestehen wird. Urkund dessen ist gegenwärtiges Certificat von dem Unterzeichneten eigenhändig unterschrieben und mit dem Gesandtschafts-Siegel versehen worden.

So geschehen in Hamburg, den dreizehnten Januar im Jahre Eintausend Achthundert und Vier und Dreissig.

Der Russisch Kaiserliche Wirkliche Staats-Rath und Minister-Resident, Grosskreuz des St. Annen-Ordens etc.

Heinrich von Struve.

(Wegen des Ukas vom Juni 1845 s. Nr. 29.)

Der Senat der freien Hansestadt Bremen thut hierdurch kund: dass, nachdem die vermöge der Bremischen Gesetze und Einrichtungen bestehenden Bestimmungen, welche einen Unterschied

zwischen den von fremden und den von einheimischen Fahrzeugen zu erhebenden Schiffahrts-Abgaben festsetzen, mit dem heutigen Tage zu Gunsten der Kaiserlich Russischen Flagge ausser Kraft gesetzt worden sind, alle Fahrzeuge unter Kaiserlich Russischer Flagge, bei ihrer Ankunft in den Bremischen Häfen wie bei dem Ausgange aus selbigen, keinen anderen oder höheren Schiffahrts-Abgaben, sie mögen Namen haben wie sie wollen, unterliegen, als sie die Bremischen Fahrzeuge selbst zu entrichten haben, und dass die gedachte Gleichstellung beider Flaggen in den Bremischen Häfen so lange unverändert beibehalten werden wird, als die Kaiserlich Russische Regierung der Bremischen Flagge in den Häfen des Russischen Reichs denselben Vorzug angedeihen lassen wird.

Des zur Urkund ist gegenwärtiges Certificat von dem Präsidenten des Senats unterzeichnet und mit dem Staatssiegel versehen worden. So geschehen Bremen, den 13. Januar 1834.

Der Präsident des Senats.

S. H. Nonnen.

32. Freundschafts-, Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwischen den Senaten der freien und Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg und den Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Die Republik und freie Hansestadt Hamburg, die Republik und freie Hansestadt Lübeck und die Republik und freie Hansestadt Bremen (jeder dieser Staaten für sich abgesondert) an einem Theil, und die Vereinigten Staaten von America am andern Theil, wünschend, ihrem Handelsverkehr unter einander grössere Erleichterung zu geben, und die Privilegien ihrer respectiven Schiffahrt auf die Basis der ausgedehntesten Liberalität zu stellen, haben sich entschlossen, die Regeln, welche zwischen ihnen beobachtet werden sollen, durch eine Freundschafts-, Handels- und Schiffahrts-Convention auf klare, distincte und positive Weise zu fixiren.

Zur Erreichung dieses höchst wünschenswerthen Zweckes haben der Senat der Republik und freien Hansestadt Hamburg, der Senat der Republik und freien Hansestadt Lübeck und der Senat der Republik und freien Hansestadt Bremen Vollmacht erteilt an

Vincent Rumpff, ihren bevollmächtigten Minister bei den Vereinigten Staaten von America, und

der Präsident der Vereinigten Staaten hat Vollmacht erteilt an

Henry Clay, Staatssecretair derselben,

welche, nach geschehener Auswechselung ihrer besagten in gehöriger Form befundenen Vollmachten, über die folgenden Artikel übereingekommen sind.

Art. 1. Die contrahirenden Theile kommen überein, dass jede Art von Producten, Manufacturen oder Waaren aus jedem fremden Staat, welche von Zeit zu Zeit gesetzlich nach den Vereinigten Staaten in ihren eigenen Schiffen eingeführt werden können, gleichfalls sollen in Schiffen der gedachten freien Hanseatischen Republiken: Hamburg, Lübeck und Bremen, eingeführt werden können; und dass keine höhere noch andere Abgaben auf den Tonnengehalt oder auf die Ladung erhoben und verlangt werden sollen, es möge die Einfuhr in Schiffen der Vereinigten Staaten oder in Schiffen einer der gedachten Hanseatischen Republiken geschehen; und gleichmässig, dass jede Art von Producten, Manufacturen oder Waaren aus irgend einem fremden Staat, welche von Zeit zu Zeit gesetzlich nach irgend einer von den gedachten Hanseatischen Republiken in ihren eigenen Schiffen eingeführt werden können, gleichfalls in Schiffen der Vereinigten Staaten eingeführt werden dürfen, und dass keine höhere oder andere Abgaben vom Tonnengehalt oder von der Ladung des Schiffes erhoben oder verlangt werden sollen, die Einfuhr mag in Schiffen des einen oder andern Theiles geschehen. Und kommen sie ferner überein, dass alles, was gesetzlich von einem Theil in seinen eigenen Schiffen nach irgend einem fremden Staat ausgeführt oder wieder ausgeführt werden kann, gleichmässig in den Schiffen des andern Theiles soll ausgeführt oder wieder ausgeführt werden können. Und sollen dieselben Vergütungen, Abgaben und Rückzölle zugestanden und erhoben werden, es möge solche Ausfuhr oder Wiederausfuhr in Schiffen des einen oder des andern Theiles geschehen. Auch sollen nicht höhere oder andere Abgaben irgend einer Art in den Häfen des einen Theiles auf Schiffe des andern Theiles gelegt werden, als diejenigen, welche in denselben Häfen von den nationalen Schiffen zu erlegen sind.

Art. 2. Es sollen keine höhere noch andere Abgaben auf die Einfuhr in die Vereinigten Staaten von irgend einem Artikel der Producte oder Manufacturen der freien Hanseatischen Republiken: Hamburg, Lübeck und Bremen, gelegt werden, und keine höhere oder andere Abgaben sollen auf die Einfuhr in irgend eine der besagten Republiken von irgend einem Artikel der Producte oder Manufacturen der Vereinigten Staaten gelegt werden, als diejenigen, welche von denselben Artikeln, als Producten oder Manufacturen irgend eines fremden Staates zu erlegen sind; noch soll irgend eine andere oder höhere Abgabe oder Last von irgend einem Theile auf die Ausfuhr irgend eines Artikels nach den Vereinigten Staaten oder nach den freien Hanseatischen Republiken: Hamburg, Lübeck oder Bremen, respective, gelegt werden, als solche,

welche von der Ausfuhr derselben Artikel nach irgend einem andern fremden Staat zu entrichten sind. Auch soll nicht irgend ein Verbot auf die Einfuhr oder Ausfuhr irgend eines Artikels der Producte oder Manufacturen der Vereinigten Staaten oder der freien Hanseatischen Republiken: Hamburg, Lübeck oder Bremen nach oder von den Häfen der Vereinigten Staaten oder nach oder von den Häfen des andern Theils gelegt werden, welches nicht gleichmässig auf alle anderen Nationen ausgedehnt wäre.

Art. 3. Es soll keine Priorität oder Vorzug, weder direct noch indirect, weder von einer der contrahirenden Partheien, noch durch Compagnien, Corporationen oder Agenten, welche für selbige oder unter ihrer Autorität handeln, in Hinsicht auf Ankauf irgend eines Artikels von Gewächs, Production oder Manufacturen ihrer respectiven Staaten, welche in dem Lande des andern eingeführt worden, rücksichtlich der Nationalität des Schiffes, in welchem solche Artikel importirt sind, Statt finden, da es die wahre Meinung und Absicht der contrahirenden Partheien ist, dass keine Unterscheidung oder Verschiedenheit in solcher Hinsicht gemacht werde.

Art. 4. In Hinsicht auf die beschränkte Ausdehnung der Territorien der Republiken von Hamburg, Lübeck und Bremen, und auf die bestehenden genauen Handels- und Schiffahrts-Verbindungen zwischen den gedachten Republiken, ist es hierdurch stipulirt und übereingekommen, dass jedes Schiff, welches ausschliessliches Eigenthum eines oder mehrerer Bürger irgend einer der gedachten Republiken, und dessen Capitain gleichfalls Bürger einer oder der anderen derselben ist, wenn Theile der Bemannung Unterthanen oder Bürger einer oder der anderen der gedachten Republiken oder eines oder des anderen der Staaten der deutschen Conföderation sein werden, ein solches Schiff, solcher Gestalt beeigenthumt und bemannt, für alle Zwecke dieser Convention wie ein zu Hamburg, Lübeck oder Bremen gehöriges Schiff angesehen werden soll.

Art. 5. Jedes Schiff mit seiner Ladung, welches einer der drei Hanseatischen Republiken von Hamburg, Lübeck oder Bremen gehört, und von einem der besagten Häfen nach den Vereinigten Staaten kommt, soll für alle Zwecke dieser Convention angesehen werden, als habe es bei der Republik, welcher es angehört, clarirt, wenn solches auch wirklich nicht die Republik gewesen wäre, von welcher es abgesegelt ist; und jedes Schiff der Vereinigten Staaten und dessen Ladung, welches nach den Häfen von Hamburg, Lübeck oder Bremen trafikirt, es sei direct oder successive, soll für die gleichen Zwecke auf den Fuss eines Hanseatischen Schiffes und dessen Ladung, dieselbe Reise machend, gestellt sein.

Art. 6. Es ist gleichfalls übereingekommen, dass es völlig frei für alle Kaufleute, Schiffs-Capitaine und andere Bürger von beiden Theilen sein soll, selbst ihre eigenen Geschäfte in allen der Jurisdiction eines derselben unterworfenen Häfen und Plätzen zu führen, sowohl in Hinsicht auf die Consignation und den Verkauf ihrer Güter und Waaren im Gross- oder Kleinhandel, als in Hinsicht auf Laden, Löschen und Versenden ihrer Schiffe, wobei sie sich den Gesetzen, Decreten und eingeführten Gebräuchen zu unterwerfen haben, welchen die eingebornen Bürger unterworfen sind, indem sie in allen diesen Fällen als die Bürger der Republik, in welcher sie residiren, oder zum wenigsten auf den Fuss der Bürger oder Unterthanen der begünstigten Nation zu behandeln sind.

Art. 7. Die Bürger jeder der contrahirenden Partheien sollen die Macht haben, innerhalb der Jurisdiction der andern, über ihre persönlichen Güter, mittelst Verkauf, Schenkung, Testament oder anderweitig, zu disponiren, und ihre Erben, als Bürger der andern Parthei, sollen in ihren persönlichen Gütern succediren, es sei in Folge eines Testaments oder ab intestato, und sie mögen entweder persönlich oder durch andere für sie Handelnde Besitz davon nehmen und darüber disponiren, wie sie wollen, indem sie nur dieselben Abgaben zu bezahlen haben, als zu deren Zahlung die Einwohner des Landes von solchen Gütern in gleichen Fällen verpflichtet sind oder sein werden. Und wenn im Fall eines Grundstücks die besagten Erben, in Hinsicht auf ihren Character als Fremde, behindert werden sollten, in den Besitz der Erbschaft zu treten, so soll der Zeitraum von drei Jahren gestattet werden, um darüber zu disponiren, wie sie es angemessen finden werden, und das Provenü, ohne Molestation und entfreiet von allen Abzugs-Abgaben von Seiten des Gouvernements der respectiven Staaten, auszuführen.

Art. 8. Beide contrahirenden Partheien versprechen und verpflichten sich förmlich, ihre specielle Protection den Personen und dem Eigenthum der gegenseitigen Bürger jedes Standes, welche sich in den der Jurisdiction des einen oder des andern unterworfenen Territorien, es sei temporair oder daselbst wohnend, aufhalten werden, zu gewähren, und ihnen die Justiz-Tribunale zu ihrem juridischen Recurs an selbige auf dieselbe Weise, welche hinsichtlich der Eingebornen oder Bürger des Landes, in welchem sie sich aufhalten, herkömmlich und gebräuchlich ist, frei und offen zu lassen; zu welchem Ende sie, zur Vertheidigung ihrer Rechte in allen ihren Rechtsstreitigkeiten sich solcher Advocaten, Sachwalter, Notarien, Agenten und Factoren bedienen mögen, als sie für gut finden werden, und sollen solche Bürger oder Agenten eben dieselbe Freiheit haben, als die eingebornen Bürger, bei den Decisionen und Urtheilssprüchen der Tribunale, in allen Fällen, welche dieselben betreffen mögen, gegenwärtig zu sein; so wie bei der Aufnahme von Verhören und Beweisen, welche in den besagten Rechtsstreiten beizubringen sein mögen.

Art. 9. Die contrahirenden Partheien, wünschend in Frieden und Harmonie mit allen Nationen der Erde mittelst offenen und gegen alle gleich freundlichen Verfahrens zu leben, verpflichten sich gegenseitig, keine besonderen Begünstigungen anderen Nationen in Hinsicht auf Handel und Schifffahrt zu ertheilen, welche nicht unmittelbar dem andern Theil gemeinschaftlich werden, welcher dieselbe Freiheit, wenn die Concession ohne Entgelt gemacht war, oder unter Zugestehung derselben Compensation, wenn die Concession bedingt war, geniessen soll.

Art. 10. Die gegenwärtige Convention soll für die Zeit von zwölf Jahren, vom Dato derselben an, in Kraft sein, und ferner bis zwölf Monate, nachdem die Hanseatischen Republiken: Hamburg, Lübeck und Bremen, oder eine von selbigen, eines Theils, oder das Gouvernement der Vereinigten Staaten, anderen Theils, ihre Absicht, dieselbe zu beendigen, zu erkennen gegeben haben werden, indem jede der besagten contrahirenden Partheien sich das Recht vorbehält, solche Aufkündigung derselben, am Ende des besagten Termins von zwölf Jahren, zu machen. Und ist es hiebei zwischen selbigen übereingekommen, dass bei Ablauf von zwölf Monaten nach solcher Aufkündigung, nachdem solche abseits einer der Partheien von der anderen empfangen sein wird, diese Convention und alle Bestimmungen derselben aufhören und endigen sollen, so weit sie die Staaten betreffen, welche solche Aufkündigung ertheilen und empfangen; wobei es jedoch übereingekommen und verstanden ist, dass, wenn eine oder mehrere der vorbesagten Hanseatischen Republiken, bei Ablauf der zwölf Jahre, vom Tage der gegenwärtigen Convention an, die Andeutung der beabsichtigten Beendigung dieser Convention ertheilen oder empfangen, dieselbe nichtsdestoweniger in voller Kraft und Anwendung verbleiben soll, sofern sie die übrigen Hanseatischen Republiken oder Republik betrifft, welche solche Andeutung nicht ertheilt oder empfangen haben mögen.

Art. 11. Nachdem die gegenwärtige Convention von den Senaten der Hanseatischen Republiken von Hamburg, Lübeck und Bremen und von dem Präsidenten der Vereinigten Staaten, mit dem Gutbefinden und der Zustimmung des Senats derselben, genehmigt und ratificirt worden, sollen die Ratificationen derselben zu Washington innerhalb neun Monaten, vom Dato dieses, oder wenn möglich früher, ausgewechselt werden.

Zur Urkunde dessen haben Wir, die Bevollmächtigten der contrahirenden Partheien, die gegenwärtige Convention unterzeichnet und unsere Siegel derselben beigesetzt.

So geschehen in Quadruplicaten in der Stadt Washington, am zwanzigsten Tage des Decembers des Jahres unseres Herrn Eintausend Acht-hundert und Sieben und Zwanzig, im zwei und funfzigsten Jahre der Unabhängigkeit der Vereinigten Staaten von Nord-America.

V. Rumpff.

H. Clay.

Zusatz - Artikel.

Da die Vereinigten Staaten von Amerika und die Hanseatischen Republiken Hamburg, Lübeck und Bremen, den wechselseitigen Handelsverkehr, durch Gewährung einer jeden, den Schiffen des andern Theils nöthigen Unterstützung zu befördern wünschen: so sind die unterzeichneten Bevollmächtigten über den folgenden Zusatz-Artikel zu dem Freundschafts-, Handels- und Schifffahrts-Vertrag, welcher zu Washington am 30. December 1827, zwischen den contrahirenden Theilen geschlossen worden, übereingekommen.

Die Consuln und Vice-Consuln sind berechtigt, Matrosen, welche der Mannschaft von Schiffen der respectiven Staaten angehören und von diesen Schiffen entwichen sind, verhaften zu lassen, um sie zurückzusenden, und ausser Landes zu versetzen. Zu diesem Behuf sollen die Consuln und Vice-Consuln sich an die competenten Gerichtshöfe, Richter und Beamten schriftlich wenden, und durch Vorlegung der Register und Musterrollen solcher Schiffe oder anderer amtlicher Documente erhärten, dass solche Matrosen einen Bestandtheil besagter Mannschaft bilden. Bei so belegtem Antrag soll die Auslieferung, es sei denn, dass das Gegentheil erwiesen worden, nicht verweigert werden. Vielmehr soll den Consuln und Vice-Consuln bei dem Aufsuchen, Anhalten und Verhaften besagter Entwichenen alle Beihülfe und Vorschub geleistet werden. Auf der Consuln und Vice-Consuln Ansuchen, so wie auf deren Kosten, sollen letztere in den Gefängnissen des Landes bis zu dem Zeitpunkt verhaftet und bewacht werden, an welchem sich eine Gelegenheit findet, sie zurückzusenden. Würden sie jedoch innerhalb zweier Monate, von dem Tage ihrer Verhaftung an gerechnet, nicht zurückgesandt: so sollen sie in Freiheit gesetzt und aus dem nämlichen Grunde nicht von neuem verhaftet werden.

Wohlverstanden indess, dass, falls der Entwichene irgend ein Verbrechen oder Vergehen begangen, seine Uebergabe verzögert werden kann bis der Gerichtshof, bei welchem der Fall anhängig ist, sein Urtheil gesprochen hat und das Urtheil vollzogen worden.

Gegenwärtiger Zusatz-Artikel soll dieselbe Kraft und denselben Werth haben, als ob er Wort für Wort dem zu Washington am 20. December 1827 unterzeichneten Vertrage eingerückt wäre, und nachdem er von dem Präsidenten der Vereinigten Staaten, auf und mit Rath und Einwilligung des Senats derselben, so wie von den Senaten der Hanseatischen Republiken, Hamburg, Lübeck und Bremen gebilligt und ratifizirt worden, sollen die Ratificationen innerhalb eines Zeitraums von neun Monaten,

von dem Tage der Unterzeichnung an, oder früher wenn möglich, zu Washington ausgewechselt werden.

Urkunde dessen haben wir, die Unterzeichneten, kraft unserer respectiven Vollmachten, gegenwärtigen Zusatz-Artikel durch unsere Unterschrift und begedrucktes Siegel vollzogen.

So geschehen in vierfacher Ausfertigung in der Stadt Washington, am 4. Tage des Junius im Jahre des Herrn, Eintausend Achthundert und Acht und Zwanzig.

V. Rumpff.

H. Clay.

(Die Ratificationen des Vertrags sind am 2. Juni 1828 zu Washington ausgewechselt worden.)

33. Freundschafts-, Handels- und Schifffahrts-Vertrag zwischen den freien und Hansestädten Lübeck, Bremen und Hamburg und der Mexicanischen Republik.

Der Senat der freien und Hansestadt Lübeck, der Senat der freien und Hansestadt Bremen, und der Senat der freien und Hansestadt Hamburg (Jeder dieser Staaten für sich besonders) einer Seits, und der Vicepräsident der Vereinigten Staaten von Mexico anderer Seits, gleichmässig belebt von dem Wunsche, dem Handel und der Schifffahrt der respectiven Länder und ihrer Staatsangehörigen alle möglichen Erleichterungen und Aufmunterungen zu geben, und überzeugt, dass zur Erreichung dieses wünschenswerthen Zweckes nichts mehr beiträgt, als die Feststellung und Ordnung ihrer Verhältnisse auf die Grundlage der Gerechtigkeit und Reciprocität, sind übereingekommen, einen Freundschafts-, Handels- und Schifffahrts-Vertrag abzuschliessen, und haben zu dem Ende ihre Bevollmächtigten ernannt, nämlich:

der Senat der freien und Hansestadt Lübeck, der Senat der freien und Hansestadt Bremen, und der Senat der freien und Hansestadt Hamburg,

den Herrn James Colquhoun, ihren Agenten und General-Consul bei der erlauchten Regierung Sr. Majestät, des Königs des Vereinigten Königreiches Grossbritannien und Irland, und der Vice-Präsident der Vereinigten Staaten von Mexico,

Se. Excellenz, Herrn Manuel Eduardo de Gorostiza, seinen Bevollmächtigten Minister bei Sr. Britannischen Majestät;

welche, nachdem sie sich gegenseitig ihre respectiven Vollmachten mitgetheilt, die in guter und gehöriger Form befunden worden, die folgenden Artikel verabredet und beschlossen haben.

Art. 1. Zwischen den freien und Hanseatischen Republiken Lübeck, Bremen und Hamburg, und ihren Staatsangehörigen, und den Vereinigten Staaten von Mexico und ihren Staatsangehörigen, soll Freundschaft, gutes Einverständniss, und gegenseitige Freiheit des Handels bestehen.

Art. 2. Jeder der contrahirenden Theile kann zum Schutze des Handels Consuln ernennen, welche in dem Gebiete des andern Theiles residiren. Allein ehe ein Consul seine Amtsverrichtungen antritt, muss er in der üblichen Form von der Regierung, zu welcher er geschickt wird, angenommen und zugelassen werden; jeder der beiden contrahirenden Theile kann den Consuln die Residenz an den besondern Plätzen, wo er es nicht für angemessen hält, sie zuzulassen, verbieten. Die Mexicanischen diplomatischen Agenten und Consuln sollen in den Gebieten der Hanseatischen Republiken Lübeck, Bremen und Hamburg alle Vorrechte, Exemtionen und Befreiungen geniessen, die den Agenten vom gleichen Range der am meisten begünstigten Nationen gestattet sind oder künftig gestattet werden. Gleicherweise werden die diplomatischen Agenten und Consuln der Hanseatischen Republiken Lübeck, Bremen und Hamburg in den Mexicanischen Gebieten in genauester Reciprocität alle Vorrechte, Exemtionen und Befreiungen geniessen, welche den Mexicanischen diplomatischen Agenten und Consuln in den Gebieten der Hanseatischen Republiken Lübeck, Bremen und Hamburg zugestanden sind oder künftig zugestanden werden.

Art. 3. In Erwägung des beschränkten Umfanges der Gebiete der Republiken Lübeck, Bremen und Hamburg, und der innigen Handels- und Schifffahrts-Verbindung, welche zwischen diesen Republiken besteht, hat man festgesetzt und verabredet, dass jedes Schiff unter der Flagge einer dieser Republiken, das als ausschliessliches Eigenthum eines oder mehrerer Bürger oder Unterthanen der einen oder der andern anerkannt ist, und dessen Capitain ebenfalls Bürger oder Unterthan der einen oder der andern ist, in Betreff der Verhältnisse, die Gegenstand dieses Vertrages sind, als ein Lübeckisches, Bremisches oder Hamburgisches Schiff betrachtet und angesehen werden soll; und gegenseitig soll jedes Schiff unter Mexicanischer Flagge, welches einem oder mehreren Mexicanischen Bürgern oder Eingebornen von Mexico ausschliesslich gehört, und dessen Capitain Bürger oder Unterthan von Mexico ist, in Betreff aller Verhältnisse, die Gegenstand dieses Vertrages sind, als Mexicanisches Schiff betrachtet und angesehen werden. Und man ist ferner übereingekommen, dass jedes Mexicanische Schiff, welches mit seiner Ladung direct nach den Häfen von Lübeck, Bremen oder Hamburg fahren wird, von welchem Lande es auch komme, oder successive von einem zum andern, in Betreff derselben Verhältnisse wie ein Hanseatisches Schiff behandelt werden soll, welches mit seiner Ladung zwischen diesen Häfen schifft wird.

Art. 4. Man ist ferner übereingekommen, das jedes, unter den im vorigen Artikel festgesetzten Bedingungen segelfertige Schiff mit einem Register, Pass, oder Sicherheitsbriefe, von der zu diesem Ende gehörig befugten Person unterzeichnet (und deren Form die contrahirenden Theile sich gegenseitig mittheilen werden), versehen sein muss; man wird in denselben nach den Gesetzen jedes Landes, den Namen, das Geschäft und den Wohnort des Eigenthümers der Ladung, die Dimensionen, und alle andern Eigenschaften, welche die Nationalität des Schiffes erkennen lassen, anzeigen.

Art. 5. Gleicherweise ist man übereingekommen, dass es den respectiven Consuln gestattet sein soll, jedesmal, wenn ihnen bewiesen wird, dass ein Artikel in dem Tarif über seinen Werth angesetzt ist, Vorstellungen zu machen, so dass diese Vorstellungen in möglichst kurzer Frist in Erwägung gezogen werden sollen, ohne dass für die Beförderung der Waaren irgend eine Verzögerung erfolge.

Art. 6. Die Tonnen-, Leuchthurm-, Hafen-, Loots- und Bergungsgelder und alle andern Lokalabgaben sollen in allen Häfen von Lübeck, Bremen und Hamburg für die Mexicanischen Schiffe durchaus dieselben sein, wie diejenigen, welche in denselben Häfen die Schiffe der am meisten begünstigten Nationen bezahlen; ebenso sollen sie in den Häfen von Mexico für die Lübeckischen, Bremischen und Hamburgischen Schiffe genau dieselben sein, wie diejenigen, welche die Schiffe der am meisten begünstigten Nationen in denselben Häfen entrichten.

Art. 7. Vom heutigen Tage an und nach dieser Zeit sollen die Lübeckischen, Bremischen und Hamburgischen Schiffe, welche in den Häfen von Mexico ankommen, oder dieselben verlassen, und die Mexicanischen Schiffe, welche in den Häfen von Lübeck, Bremen und Hamburg ankommen oder dieselben verlassen, keinen andern oder höheren Schiffsabgaben unterworfen sein, als denjenigen, welche den Schiffen der am meisten begünstigten Nation bei ihrer Ankunft in diesen Häfen oder bei ihrem Abgange gegenwärtig auferlegt sind oder in der Folge auferlegt werden mögen.

Art. 8. Alle Waaren und Handelsgegenstände, welche gesetzlich aus irgend einem Lande in die Häfen von Mexico durch Schiffe der am meisten begünstigten Nation eingeführt werden können, sollen gleichmässig aus irgend einem Lande durch Lübeckische, Bremische oder Hamburgische Schiffe eingeführt werden können; und alle Waaren und Handelsgegenstände, welche gesetzlich aus den Mexicanischen Häfen nach irgend einem Lande durch Schiffe der am meisten begünstigten Nation ausgeführt werden können, sollen gleichfalls nach irgend einem Lande durch Lübeckische, Bremische und Hamburgische Schiffe ausgeführt werden können. Und alle Waaren und Handelsgegenstände welche aus irgend einem Lande in die Häfen von Lübeck, Bremen und Hamburg durch die Schiffe der am meisten begünstigten Nation eingeführt werden können, oder aus denselben Häfen durch die besagten Schiffe ausgeführt werden können, sollen gleichfalls durch Mexicanische Schiffe eingeführt und ausgeführt werden können.

Art. 9. Alle Waaren und Handelsgegenstände, deren Einfuhr in die Häfen von Lübeck, Bremen und Hamburg erlaubt ist, sollen genau denselben Abgaben und denselben zur Einfuhr erforderlichen Förmlichkeiten unterworfen sein, mögen sie durch die Schiffe der am meisten begünstigten Nation oder durch Mexicanische Schiffe eingeführt werden; und es werden für alle Waaren und Handelsgegenstände, deren Ausfuhr aus den Häfen von Lübeck, Bremen und Hamburg erlaubt ist, dieselben Prämien, Rückzölle und Vortheile und dieselben zur Ausfuhr erforderlichen Förmlichkeiten bewilligt werden, möge die Ausfuhr durch die Schiffe der am meisten begünstigten Nationen oder durch die Mexicanischen Schiffe geschehen; und dieselbe Reciprocität soll in den Häfen von Mexico, in Betreff aller Waaren und Handelsgegenstände, welche in den Schiffen der besagten Republiken Lübeck, Bremen und Hamburg gesetzlich eingeführt oder ausgeführt werden, beobachtet werden. Ausserdem ist man überein gekommen, dass, wenn die Mexicanische Regierung die Flagge irgend einer Nation mit der Nationalflagge in allen Fällen auf gleichen Fuss setzt, dieselben Vortheile den Lübeckischen, Bremischen und Hamburgischen Flaggen bewilligt werden sollen; und eben so, dass in diesem Falle der Mexicanischen Flagge in den besagten Hanseatischen Häfen dieselben Vorrechte gewährt werden, welche die Nationalflagge geniesst.

Art. 10. In Folge der durch diesen Traktat gegenseitig festgesetzten Schiffahrts- und Handelsfreiheit dürfen die Staatsangehörigen der Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg mit ihren Schiffen in die Häfen, Rheden und Ankerplätze kommen, welche dem auswärtigen Handel geöffnet sind, und in welche die Staatsangehörigen und Schiffe der am meisten begünstigten Nation kommen dürfen oder künftig dürfen werden. Die Mexicanischen Staatsangehörigen und Schiffe werden dasselbe Recht in den Häfen, Rheden und Ankerplätzen der Hanseatischen Gebiete haben, die dem auswärtigen Handel geöffnet sind, und in welche die Staatsangehörigen und Schiffe der am meisten begünstigten Nationen kommen dürfen oder künftig dürfen werden. Unter dem Rechte, in alle Oerter, Häfen und Ankerplätze, die in dem gegenwärtigen Artikel erwähnt sind, einzulaufen, ist nicht das Recht, den Handel von Hafenplatz zu Hafenplatz, noch das Vorrecht, den Küstenhandel zu betreiben, begriffen, als welche den Nationalschiffen vorbehalten bleiben.

Art. 11. Auch können in Folge dieser selben Schiffahrts- und Handelsfreiheit die Staatsangehörigen eines jeden der Hohen contrahirenden Theile in dem Gebiete des andern unbehindert wohnen, Häuser und Speicher miethen, reisen, im Grossen und nach den Gebräuchen der

respectiven Länder Handel treiben, Producte und Gelder transportiren, ihre Angelegenheiten selbst oder durch ihre Agenten, wie es ihnen am besten passen wird, leiten, indem sie sich überall nach den örtlichen Gesetzen und Verordnungen richten. In dem Fall, dass einer der contrahirenden Theile sich im Kriege befinden wird, während der andere neutral bleibt, ist man überein gekommen, dass alles, was die kriegsführende Parthei mit andern Mächten zum Vortheil der neutralen Flagge festgesetzt hat, auch als Regel zwischen Mexico und den Hansestädten dienen soll. Um jedem Missverständniss in Beziehung auf das, was als Kriegs-Contrabande angesehen werden soll, vorzubeugen, ist man überein gekommen, (jedoch ohne von dem eben ausgesprochenen allgemeinen Grundsatz abzugehen), die Bezeichnung auf folgende Artikel einzuschränken: Kanonen, Mörser, Gewehre, Pistolen, Granaten, Saucisses, Lavetten, Wehrgehenke, Pulver, Salpeter, Helme, Kugeln, Piken, Degen, Hellebarden, Sättel, Pferdegeschirr, und alle andere zum Kriegsgebrauche verfertigten Werkzeuge.

Art. 12. Obgleich nach dem Wortlaute des vorigen Artikels die Staatsangehörigen und Unterthanen der Hohen contrahirenden Theile keine Läden eröffnen, noch diese Art des Detailhandels treiben dürfen, so erklärt doch die Mexicanische Regierung überdiess, dass sie den Staatsangehörigen der Hansestädte für die ganze Zeit, wo ihre Legislation es zugiebt, die Befugniss, Läden zu eröffnen, und diese Art des Detailhandels zu betreiben, ertheilt, vorausgesetzt, dass sie sich den Bedingungen fügen, welche die örtlichen Gesetze und Verordnungen in besagter Hinsicht den Unterthanen oder Bürgern der am meisten begünstigten Nationen auferlegen. Ferner ist man überein gekommen, dass, wenn anderen Nationen andere Vorrechte in Betreff der Art und Weise, den Detailhandel zu betreiben, bewilligt sind, oder künftig bewilligt werden, die Hanseatischen Staatsangehörigen dieselben Vorrechte geniessen sollen. — Die Hanseatischen Regierungen ihrerseits erklären, dass die Mexicanischen Bürger und Unterthanen in Betreff des Detailhandels allen Spielraum geniessen sollen, welchen die örtlichen Gesetze und Verordnungen den Eingebornen der am meisten begünstigten Nationen gewähren, selbst in dem Falle, wo diese Nationen nicht zur Reciprocität gehalten sind.

Art. 13. Ferner ist man überein gekommen, dass in keinem der Staaten der Hohen contrahirenden Theile von irgend einem persönlichen Eigenthume der Angehörigen eines jeden von ihnen respective, bei der Wegführung dieses Eigenthums aus dem Gebiete der Staaten (sei es im Falle einer Vererbung dieses Eigenthums oder auf andere Weise) andere oder höhere Abgaben erhoben werden sollen, als diejenigen, welche in jedem Staate von demselben Eigenthume zu zahlen sind oder sein werden, wenn es durch einen Angehörigen dieses Staates respective weggeführt wird.

Art. 14. Die Bewohner der besagten Länder sollen respective auf dem Gebiete des andern einen beständigen und vollständigen Schutz für ihre Person und ihr Eigenthum finden; sie sollen freien und leichten Zugang zu den Gerichtshöfen, behufs der Verfolgung oder Vertretung ihrer Rechte haben; es soll ihnen frei stehen, sich unter allen Umständen der Advocaten, Anwälde oder Agenten aller Arten, die sie für angemessen erachten werden, zu bedienen; kurz, sie sollen in dieser Hinsicht dieselben Rechte und Vorrechte geniessen, die den Eingebornen gestattet sind.

Art. 15. In Allem, was die Hafenpolizei, die Beladung und Ausladung der Schiffe, die Sicherheit der Waaren, Güter und Effecten, betrifft, werden die Bewohner der besagten Länder respective den Gesetzen und Bestimmungen des Gebietes, in welchem sie wohnen, unterworfen sein. Sie sollen jedoch von allen gezwungenen Militärdiensten, sei es zu Lande oder zu Wasser, befreit sein, und sollen namentlich keiner gezwungenen Anleihe unterworfen sein; ihr Eigenthum soll überdies keinen andern Lasten, Requisitionen oder Abgaben unterworfen sein, als denjenigen, welche die Eingebornen entrichten.

Art. 16. Behufs der vollständigen Sicherheit des Handels zwischen den Staatsangehörigen der Hohen contrahirenden Theile ist man überein gekommen, dass, wenn jemals unglücklicher Weise eine Unterbrechung der freundschaftlichen Verhältnisse eintreten sollte, und ein Bruch zwischen den Hohen contrahirenden Theilen Statt findet, man den Handeltreibenden, welche an der Küste residiren, sechs Monate, und ein ganzes Jahr denen, welche sich im Innern befinden, bewilligen wird, um ihre Angelegenheiten zu ordnen, und über ihr Eigenthum zu verfügen; auch ist festgestellt, dass man ihnen ein Sicherheitsgeleit geben wird, damit sie sich in denjenigen Häfen, wo es ihnen beliebt wird, einschiffen können. Alle diejenigen, welche in den respectiven Gebieten der beiden Hohen contrahirenden Partheien in der Betreibung irgend eines Handels oder einer besondern Beschäftigung ansässig sind, werden das Recht haben, dort zu bleiben, und in den besagten Ländern ihren Handel oder ihre Beschäftigung fortzusetzen, ohne ihnen irgend ein Hinderniss, in dem vollkommenen Genusse ihrer Freiheit und ihres Eigenthums zu bereiten, so lange sie sich friedlich benehmen werden, ohne irgend gegen die Gesetze zu verstossen, und ihre Güter und Effecten, von welcher Art sie sein mögen, sollen weder der Confiscation, noch irgend einer Last oder Abgabe unterworfen sein, ausser denjenigen, welche man auf die Effecten oder Güter der Staatsangehörigen, welche Eingeborne der respectiven Gebiete sind, in welchen die besagten Staatsangehörigen wohnen, legen wird; gleicherweise sollen weder die Schulden der Privatpersonen, noch öffentliche Fonds, noch Actien von Gesellschaften jemals confiscirt oder mit Beschlagnahme belegt werden.

Art. 17. Ferner ist festgesetzt und verabredet worden, dass, welche Vorrechte oder Befreiungen auch der am meisten begünstigten Nation in Handels- und Schifffahrtsangelegenheiten gewährt sein mögen, oder künftig gewährt werden, dieselben Vorrechte und Befreiungen als den Staatsangehörigen der Hohen contrahirenden Theile und ihren Besitzthümern ertheilt angesehen werden sollen, dass jedoch überall die Bedingungen der Reciprocität, welche sie voraussetzen, erfüllt werden.

Art. 18. Die Staatsangehörigen der Hanseatischen Republiken Lübeck, Bremen und Hamburg, welche in den Vereinigten Mexicanischen Staaten residiren, sollen in ihren Wohnungen, in ihren Personen und in ihren Gütern den Schutz der Regierung geniessen, und indem sie in dem Besitze, in welchem sie sind, verbleiben, sollen sie auf keine Weise wegen ihrer Religion beunruhigt, angefochten, noch gestört werden, vorausgesetzt, dass sie die des Landes, in welchem sie wohnen, so wie die Verfassung, die Gesetze, die Gebräuche und die Sitten desselben respektiren. Sie verbleiben in dem vollständigen Genusse des Vorrechts, das ihnen bereits gewährt ist, in den zu diesem Zwecke bestimmten Plätzen die Staatsangehörigen der Hanseatischen Republiken Lübeck, Bremen und Hamburg zu bestatten, welche in dem Gebiete der Vereinigten Mexicanischen Staaten sterben werden, und man wird das Leichenbegängniss und die Gräber der Verstorbenen aus keinerlei Ursache stören. Die Staatsangehörigen Mexico's sollen in den Gebieten der besagten Hanseatischen Republiken denselben Schutz geniessen, und man wird ihnen die freie Ausübung ihrer Religion, sei es öffentlich oder im Stillen, in ihren Wohnungen oder in den Kirchen und zum Gottesdienste bestimmten Orten erlauben.

Art. 19. Die Hohen contrahirenden Theile behalten sich das Recht vor, Zusatzbestimmungen einzugehen, um die Handelsverhältnisse ihrer respectiven Staatsangehörigen, ihrer Staaten und Gebiete, nach dem Princip gegenseitiger oder gleich bedeutender Vortheile, je nach der Beschaffenheit der Fälle, zu erleichtern, oder selbst über das hinaus, was in dem gegenwärtigen Vertrage enthalten ist, auszudehnen; und um nach dem Abschlusse irgend eines oder mehrerer Artikel zwischen den besagten Hohen contrahirenden Theilen, diese Bestimmungen in Kraft treten zu lassen, ist man überein gekommen, dass der Artikel oder die Artikel, welche auf diese Weise in Zukunft geschlossen werden mögen, als ein Theil des gegenwärtigen Vertrages angesehen werden sollen.

Art. 20. Gegenwärtiger Vertrag soll von diesem Tage an gerechnet, auf zwölf Jahre gültig sein; nach Beendigung dieses Zeitraums, und bis zum Ablaufe von zwölf Monaten, nachdem die Regierung der Vereinigten Staaten von Mexico einerseits, und eine oder die andere der Regierungen der Hanseatischen Republiken Lübeck, Bremen und Hamburg andererseits, ihre Absicht erklärt haben, ihn nicht fortzuauern zu lassen, behält sich jeder der Hohen contrahirenden Theile das Recht vor, dem andern die diesfällige Erklärung beim Ablauf der oben erwähnten zwölf Jahre zu geben, und man wird verabreden, dass nach Ablauf von zwölf Monaten, nachdem die Erklärung eines der Hohen contrahirenden Theile von dem andern entgegen genommen ist, dieser Vertrag und alle darin enthaltenen Bestimmungen aufhören sollen, für denjenigen dieser Staaten, welcher diese Erklärung geben oder erhalten wird, bindend zu sein; wohl verstanden, dass dies die Fortdauer der guten Freundschaft und des guten Einvernehmens, welche bis dahin bestanden haben werden, und welche bis zum Fall eines Krieges (was Gott verhüten möge) dauern sollen, nicht verhindert. Es versteht sich auch, und man ist übereingekommen, dass, wenn eine oder mehrere der besagten Hanseatischen Republiken nach Ablauf der zwölf Jahre eine Kündigung dieses Vertrages giebt oder erhält, dessenungeachtet dieser Vertrag fortwährend in voller Kraft und Gültigkeit für die andern Republiken oder die Republik bleiben wird, welche diese Erklärung nicht gegeben oder erhalten haben wird.

Art. 21. Gegenwärtiger Tractat soll ratificirt werden, und die Ratificationen sollen zu London in dem Zeitraum von acht Monaten, oder wenn möglich noch früher, ausgewechselt werden.

Zur Beglaubigung dessen haben die Bevollmächtigten ihn unterzeichnet und mit ihren respectiven Siegeln besiegelt.

So geschehen zu London, am siebenten des Monats April, im Jahre der Gnade Eintausend Achthundert und Zwei und Dreissig.

J. Colquhoun.

M. E. de Gorostiza.

Erklärung

der Bevollmächtigten der Hansestädte und der Vereinigten Staaten von Mexico.

Da die Bevollmächtigten der Hansestädte und der Vereinigten Mexicanischen Staaten, als Unterzeichner des Freundschafts-, Handels- und Schifffahrts-Vertrags zwischen diesen Republiken, welcher das heutige Datum trägt, gleichmässig jedem fernerer Grunde zum Missverständniss oder zu verkehrter Auslegung in Beziehung auf den Geist und den Buchstaben der Artikel 3 und 5 des besagten Traktats zuvorzukommen wünschen (wiewohl sie nicht glauben, dass solches Statt finden könne,) so haben sie nichtsdestoweniger verabredet zu erklären, wie sie durch gegenwärtiges Protokoll erklären: —

1) Dass der Inhalt des Artikels 3, welcher die Bedingungen der Nationalität der respectiven Schiffe festsetzt, das unbestreitbare Recht, welches jeder Contrahirende Theil besitzt und sich vorbehält, in der Folge, wenn es ihm beliebt, die Bedingungen der Nationalität

seiner eigenen Kauffarthei-Schiffe abzuändern oder zu modificiren, unangetastet lässt.

2) Dass der Artikel 5 den Hanseatischen und Mexicanischen Consuln gegenseitig weder andere noch grössere Rechte, Vorrechte oder Befreiungen ertheilt, als diejenigen, welche in denselben Staaten den Consuln der am meisten begünstigten Nationen gewährt sind oder künftig gewährt werden, und

3) dass, wiewohl die Reclamationen dieser Consuln nach dem besagten Artikel 5 in möglichst kurzer Frist in Erwägung gezogen werden sollen, es daraus doch nicht folge, dass die contrahirenden Theile die bereits bestehende ökonomische oder gerichtliche Ordnung behufs der Cognition der Handelsangelegenheiten verändern oder verletzen sollen.

Zur Beglaubigung haben die Bevollmächtigten Gegenwärtiges unterzeichnet und mit ihren respectiven Siegeln besiegelt, zu London, am siebenten des Monats Aprils, im Jahre der Gnade Eintausend Achthundert und Zwei und Dreissig.

J. Colquhoun.

M. E. de Gorostiza.

(Die Ratificationen des Vertrags sind am 8. November 1841 zu London ausgewechselt worden.)

35. Freundschafts-, Handels- und Schifffahrts-Vertrag zwischen den freien Hansestädten Lübeck, Bremen und Hamburg und der Republik von Venezuela.

Da seit geraumer Zeit zwischen den Hanseatischen Republiken und der Republik Venezuela Handelsverbindungen angeknüpft worden sind, so hat es zur Sicherung und Förderung der gegenseitigen Interessen nützlich geschienen, diese Verbindungen durch einen Freundschafts-, Handels- und Schifffahrts-Vertrag zu bekräftigen und sicher zu stellen.

Zu diesem Zwecke haben die gedachten Republiken ihre resp. Bevollmächtigten ernannt, nämlich: der Senat der Republik und freien Hansestadt Lübeck, der Senat der Republik und freien Hansestadt Bremen und der Senat der Republik und freien Hansestadt Hamburg, jeder für sich besonders, den Herrn Georg Gramlich, ihren Geschäftsträger bei der Republik Venezuela; und der mit der vollziehenden Gewalt bekleidete Vicepräsident der Republik Venezuela den Herrn Santos Michelena, Staats-Secretair im Departement der Finanzen und der auswärtigen Angelegenheiten, welche, nach Austausch ihrer in guter und richtiger Form befundenen Vollmachten, sich über die folgenden Artikel geeinigt haben.

Art. 1. Zwischen den Hanseatischen Republiken und der Republik Venezuela, so wie zwischen ihren Bürgern und Einwohnern soll dauernder und vollständiger Friede, aufrichtige und unwandelbare Freundschaft bestehen.

Art. 2. Eben so soll zwischen den Hanseatischen Freistaaten und der Republik Venezuela gegenseitige Freiheit des Handels und der Schifffahrt Statt haben. Demzufolge dürfen die beiderseitigen Bürger frei und sicher mit ihren Schiffen und Ladungen nach allen Küsten, Häfen und Flüssen im Gebiete des andern Theils fahren, wohin es andern Fremden zu fahren gestattet ist oder künftig gestattet werden möchte, dort landen, verweilen und sich niederlassen; Häuser und Magazine zum Zweck ihres Handels miethen und besitzen, wobei sie gleichwohl den in den beiderseitigen Gebieten geltenden Gesetzen und Statuten unterworfen bleiben.

Art. 3. Die Bürger der contrahirenden Republiken, welche im Gebiete des andern Theils verweilen oder reisen, geniessen in Betreff ihrer Personen oder Güter, so wie der Ausübung ihrer Gewerbe und ihrer Religion, desselben Schutzes, derselben Garantien, Rechte und Vorrechte, wie sie den Bürgern oder Unterthanen der am meisten begünstigten Nation gewährt sind oder werden möchten; sie erhalten freien und leichten Zugang bei den Gerichtshöfen zum Zweck der Verfolgung und Vertheidigung ihrer Rechte und Interessen, unter den gleichen Bedingungen wie die Einwohner der Republik, in welcher sie verweilen; sie sind zum regulären Kriegsdienste im Heere oder in der Flotte nicht verpflichtet; auch dürfen sie weder zum Beitrag zu gezwungenen Anleihen, noch zu Zahlung anderer oder höherer Steuern, von welcher Art und Benennung es sei, genöthigt werden, als die Bürger des Landes, in dem sie sich befinden, jetzt oder künftig zu entrichten haben.

Eben so wenig dürfen Schiffe, Mannschaften, Waaren und Eigenthum mit Beschlag belegt oder zu militairischen Zwecken oder öffentlichen Dienstleistungen irgend einer Art angehalten werden, ohne die Betheiligten dafür hinreichend zu entschädigen.

Art. 4. Auch ist man übereingekommen, dass die Bürger eines jeden der contrahirenden Theile über ihre unter der Gerichtsbarkeit des andern Theils befindliche Güter frei verfügen können durch Kauf, Schenkung, letzten Willen oder auf andere Weise, und dass ihre Erben, wenn sie Bürger des andern Theils sind, in den gedachten Gütern nachfolgen sollen, sei es durch Testament oder ab intestato, persönlich oder durch Bevollmächtigte davon Besitz ergreifen und nach Willkühr darüber verfügen mögen, unter Entrichtung nur derjenigen Abgaben, welche im gleichen Falle die Einwohner des Landes, wo sich die Güter befinden, entrichten würden. Finden sich dabei unbewegliche Güter vor, in deren Besitz die gedachten Erben, als Fremde nicht gelangen können, so soll

ihnen eine dreijährige Frist gestattet sein, um über selbige nach Gutdünken zu verfügen und den Erlös davon unbeschwert und frei von allen Abzugrechten von Seiten der Regierungen der respectiven Staaten ausser Landes zu ziehen.

Art. 5. In allem, was sich auf die Hafenpolizei, Ladung und Löschung der Schiffe, Sicherheit der Waaren, Güter und Effecten bezieht, sind die Bürger der contrahirenden Theile den Gesetzen und Verfügungen des Orts unterworfen, wobei ihnen jedoch die Rechte und Vorrechte der Nationalen nicht minder zustehen.

Art. 6. Als Hanseatisch oder Venezuelanisch werden gegenseitig diejenigen Schiffe betrachtet und behandelt, welche in Gemässheit der bestehenden und zu erlassenden Gesetze und Vorschriften, in den Staaten, welchen sie angehören, als solche anerkannt sind, wohl verstanden, dass jedes Schiff mit einem von der zuständigen Behörde ausgefertigten Seebriefe oder Passe versehen sein muss.

Art. 7. Die in den Häfen der Republik Venezuela einlaufenden Hanseatischen, so wie gegenseitig die in den Häfen der Hanseatischen Freistaaten einlaufenden Venezuelanischen Schiffe sollen eingehend, ausgehend und vor Anker liegend, den von den nämlichen Orten kommenden nationalen Schiffen völlig gleich geachtet und behandelt werden, sowohl in Betreff des Tonnen-, Anker-, Lootsen- und Leuchtgeldes und aller anderen Hafen- oder Munizipalabgaben, als auch hinsichtlich der Gebühren der öffentlichen Beamten, so wie nicht minder in Betreff des Bergelohns bei Havariiefällen oder Schiffbrüchen.

Art. 8. Alle Waaren und Handelsgegenstände, ohne Unterschied des Ursprungs, deren Einfuhr in die Häfen der Hanseatischen Freistaaten in Hanseatischen, aus irgend einem fremden Lande kommenden Schiffen erlaubt ist, dürfen eben sowohl in Venezuelanischen Schiffen eingebracht werden, ohne andere oder höhere Abgaben irgend einer Art oder Benennung zu entrichten, als von den nämlichen Waaren und Handelsgegenständen, wenn eingebracht in Hanseatischen Schiffen, entrichtet wird oder künftig entrichtet werden möchte, und umgekehrt dürfen alle Waaren und Handelsgegenstände, ohne Unterschied des Ursprungs, deren Einfuhr in die Häfen der Republik Venezuela in Venezuelanischen, aus irgend einem fremden Lande kommenden Schiffen erlaubt ist, gleichmässig in Hanseatischen Schiffen eingebracht werden, ohne andere oder höhere Abgaben irgend einer Art oder Benennung zu entrichten, als von den nämlichen Waaren und Handelsgegenständen, wenn eingebracht in Venezuelanischen Schiffen, entrichtet wird oder künftig entrichtet werden möchte.

Durch die Bestimmungen dieses Artikels erleiden zwar die in einer jeden der contrahirenden Republiken hinsichtlich des Küstenhandels mit ausländischen, schon zum innern Verbrauch dispatchirten Artikeln oder für den Transport einheimischer Producte von Hafen zu Hafen erlassenen Gesetze keinerlei Widerspruch oder Abänderung: doch ist gleichwohl vereinbart, dass die beiderseitigen Bürger in diesem Betracht aller Rechte geniessen sollen, die der begünstigsten Nation eingeräumt sind.

Art. 9. Alle Waaren und Handelsgegenstände, deren Ausfuhr oder Wiederausfuhr aus den Häfen der Hanseatischen Freistaaten in Hanseatischen Schiffen erlaubt ist, dürfen auch in Venezuelanischen Schiffen ausgeführt werden, ohne andere oder höhere Abgaben irgend einer Art oder Benennung zu entrichten, als von den nämlichen Waaren und Handelsgegenständen bei der Ausfuhr oder Wiederausfuhr in Hanseatischen Schiffen entrichtet, jetzt oder künftig entrichtet werden möchten, und umgekehrt dürfen alle Waaren und Handelsgegenstände, deren Ausfuhr oder Wiederausfuhr aus den Häfen der Republik Venezuela in Venezuelanischen Schiffen erlaubt ist, gleichmässig in Hanseatischen Schiffen ausgeführt oder wieder ausgeführt werden, ohne andere oder höhere Abgaben irgend einer Art oder Benennung zu entrichten, als von den nämlichen Waaren und Handelsgegenständen bei der Ausfuhr oder Wiederausfuhr in Venezuelanischen Schiffen entrichtet, jetzt oder künftig entrichtet werden möchten. Auch werden die nämlichen Prämien, Rückzölle und Vergütungen zugestanden, die Ausfuhr oder Wiederausfuhr aus dem einen oder andern Lande mag in Hanseatischen oder Venezuelanischen Schiffen geschehen.

Art. 10. Es sollen weder in den Gebieten der Hanseatischen Freistaaten noch in denen der Republik Venezuela andere oder höhere Abgaben irgend einer Art oder Benennung bei der Einfuhr oder Wiederausfuhr von Producten oder Fabrikaten des einen oder andern Landes erhoben werden, als von den gleichen Producten oder Fabrikaten jeder andern Nation jetzt oder künftig entrichtet wird. Für die Wirksamkeit dieses Artikels wird ausserdem bestimmt, dass eben so auch alle aus den Hanseatischen Häfen verführte Producte oder Fabrikate der Staaten des Deutschen Bundes als Erzeugnisse der Hanseatischen Freistaaten, so wie gegenseitig als Producte und Fabrikate der Republik Venezuela alle diejenigen Erzeugnisse der an dieselbe gränzenden Länder angesehen und geachtet werden sollen, deren Ausfuhr aus den Venezuelanischen Häfen geschieht; wohl verstanden jedoch, dass diese Gunst den Ausfuhr oder Wiederausfuhr solcher Erzeugnisse nur dann zu Gute kommen soll, wenn sie in Hanseatischen oder Venezuelanischen Schiffen ohne Unterschied bewerkstelligt wird.

Art. 11. Weder in den Hanseatischen Republiken, noch in der Republik von Venezuela dürfen die Gegenstände der wechselseitigen Ausfuhr unter ihnen anderen oder höheren Abgaben unterworfen sein, als die nämlichen Gegenstände bei der Ausfuhr nach irgend einem dritten Lande jetzt oder künftig zu entrichten haben. Auch darf in keiner der

contrahirenden Republiken die Einfuhr, Ausfuhr oder Wiederausfuhr von Natur- oder Kunsterzeugnissen der betreffenden Staaten verboten werden, wenn solches Verbot nicht zugleich auf den Verkehr mit allen Nationen überhaupt erstreckt wird.

Art. 12. Die Hanseatischen Freistaaten und die Republik Venezuela verpflichten sich wechselseitig, dritten Nationen in Bezug auf Handel und Schifffahrt keinerlei Vorzüge gewähren zu wollen, welche nicht sofort auch dem einen oder andern der hier contrahirenden Theile zugeständig würden, und deren sich die letzteren dann unbedingt oder unter Leistung der nämlichen Entschädigung zu erfreuen haben, je nachdem die Einräumung an Bedingungen geknüpft worden war oder nicht.

Art. 13. So oft sich die Bürger des einen contrahirenden Theils genöthigt sehen, in den Flüssen, Baien, Häfen oder Besitzungen des andern mit ihren Schiffen Schutz zu suchen vor stürmischem Wetter, Seeräubern oder Feinden, wird ihnen eine freundliche Aufnahme und alle Sicherung und Förderung zu Theil werden, um die Schäden ausbessern, Lebensmittel einnehmen, und sich zur Fortsetzung der Reise in den Stand setzen zu können, ohne Hinderniss und Störung irgend einer Art. Ueberall in den Besitzungen beider Theile wird es den Schiffen des andern Theils, deren Mannschaft durch Krankheit oder aus andern Gründen eingeschmolzen ist, verstattet, so viel Seeleute anzuwerben, als sie zur Fortsetzung der Reise bedürfen, vorausgesetzt, dass dabei in Gemässheit der Landesgesetze verfahren werde und die Werbung jederzeit eine freiwillige sei.

Art. 14. In den Fällen, wo den Bürgern eines der contrahirenden Theile angehörige Schiffe an den Küsten oder innerhalb des Gebiets des andern Theiles scheitern, stranden oder sonst Havarie leiden, wird ihnen Schutz und Hülfe in demselben Maasse geleistet werden, wie sie bei den eigenen Schiffen der Nation, wo die Havarie eintritt, gebräuchlich ist, und steht ihnen frei, wenn erforderlich, die Ladung zu löschen, ohne dass deshalb Auflagen oder Abgaben erhoben werden dürfen, es sei denn, dass die gelöschten Waaren oder Effecten zum innern Verbrauch bestimmt sind.

Art. 15. Alle den Bürgern eines der contrahirenden Theile angehörige Schiffe, Waaren und Effecten, die von Seeräubern genommen würden, es sei dies innerhalb der Grenzen des andern Theiles oder auf hoher See geschehen, und welche demnächst nach den Flüssen, Rheden, Baien, Häfen oder Besitzungen des andern Theiles gebracht oder dort entdeckt werden, sollen nach gehörig und vor den zuständigen Gerichten geführtem Beweise ihrer Anrechte, den Eigenthümern wieder zugestellt werden: so jedoch, dass die Reclamation binnen Jahresfrist durch die Betheiligten, ihre Bevollmächtigten oder die Agenten ihrer Regierung angebracht werden muss.

Art. 16. Für den Fall, dass eine der contrahirenden Partheien sich im Kriege befände, während die andere neutral verbliebe, ist ausgemacht, dass alles, was die kriegführende Parthei mit anderen Mächten zu Gunsten der neutralen Flagge verabredet haben oder künftig verabreden sollte, auch unter den Hanseatischen Republiken und der Republik Venezuela zur Regel dienen wird. Und um jeden Zweifel über das zu vermeiden, was als Gegenstand der Kriegscontrebande anzusehen sei, so ist (dem eben ausgesprochenen allgemeinen Grundsatz unbeschadet) beliebt worden, jene auf folgende Gegenstände zu beschränken: 1) Kanonen, Mörser, Haubitzen, Steinstücke, Doppelhaken, Musketen, Flinten, Büchsen, Karabiner, Pistolen, Piken, Degen, Säbel, Lanzen, Spiesse und Hellebarden, Granaten, Bomben, Pulver, Lunten, Kugeln und alle andern auf den Gebrauch dieser Waffen sich beziehenden Gegenstände; — 2) Schilde, Helme, Kürasse, Panzerhemden und für den Kriegsgebrauch eingerichtete und bestimmte Ausrüstungen und Kleidungsstücke; — 3) Bandleiere und Pferde mit ihrem Geschirr; — 4) endlich alle Arten von Waffen und Werkzeugen von Eisen, Stahl, Kupfer und Erz, oder von irgend einem andern, ausdrücklich zum Kriegsgebrauch zu Wasser oder zu Lande zugerichteten und geformten Stoffe.

Art. 17. Für den Fall der Visitation eines Handelsfahrzeuges des einen der contrahirenden Theile durch ein Kriegsschiff des andern, ist man übereingekommen, dass diese Untersuchung nur in einem nicht stärker, als zu seiner Führung erforderlich, bemannten Bote geschehen darf, während das Kriegsschiff selbst sich ausserhalb Kanonenschussweite zu halten hat. Die Prüfung der Schiffspapiere ist schlechterdings nur an Bord des untersuchten Fahrzeugs vorzunehmen und sind dieselben unter keinem Vorwande mitzunehmen, noch auch der Capitain oder die Offiziere zu nöthigen, sich an Bord des untersuchenden Schiffes zu begeben.

Die Befehlshaber der bewaffneten Schiffe sind mit Person oder Vermögen für jeden Bruch dieser Vorschriften und jedes regelwidrige und ungerechte Verfahren verantwortlich.

Art. 18. Jedem Zweifel und Missbrauch bei der Prüfung der Schiffspapiere, rücksichtlich des Eigenthums der Schiffe, welche Bürgern der contrahirenden Theile angehören, und der Natur ihrer Ladungen, zuvorzukommen, ist festgesetzt, dass im Fall sich einer unter ihnen im Kriege befinden sollte, die Seebriefe oder Pässe, welche die Schiffe nach Art. 6 dieses Vertrags zu führen haben, Namen, Eigenthum und Tonnengehalt des Schiffes, nicht minder Namen und Wohnort des Patrons oder Capitains enthalten und überdiess von Certificaten begleitet sein müssen, welche den Inhalt der Ladung und den Abgangsort des Schiffes bezeichnen, und deren Ausfertigung in gebräuchlicher Form durch die Behörden des Abgangsortes zu geschehen hat.

Uebrigens darf das neutrale Schiff wegen Mangels an den vorerwähnten oder anderen auf das Eigenthum oder die Natur seiner Ladung Bezug habenden Erfordernissen, nicht angehalten werden, so fern zur Zeit seines Aussegelns an dem Orte, von wo es kömmt, die Kriegserklärung noch nicht bekannt geworden war.

Art. 19. Ausserdem ist noch vereinbart, dass nur die in dem Lande, wohin die Prisen geführt werden, zu diesem Zwecke eigends niedergesetzten Gerichtshöfe darüber zu erkennen Macht haben sollen. Und jedesmal, wo die gedachten Gerichtshöfe eines der contrahirenden Theile wider ein von den Bürgern des andern reclamirtes Schiff, Güter oder Eigenthum ein Urtheil erlassen, ist dieser Spruch oder Decret mit den Entscheidungsgründen zu versehen und dem Capitain oder Agenten des Schiffs auf sein Verlangen und gegen die gesetzliche Gebühr, unverweilt beglaubigte Abschrift des Spruches oder Decretes, oder auch des ganzen Verfahrens, mitzutheilen.

Art. 20. Zur völligen Sicherstellung der Bürger beider contrahirenden Theile ist man übereingekommen, dass, wenn jemals unglücklicher Weise zwischen diesen eine Unterbrechung des Handels und der freundschaftlichen Verhältnisse oder ein Bruch Statt fände, die in den Gebieten des einen Theils sich aufhaltenden Bürger des andern das Recht haben sollen, so lange sie sich friedlich und den Gesetzen gehorsam verhalten, ungestört im Lande zu verbleiben und ihre Gewerbe fortzusetzen. Ihre Güter und Effecten, wo sie Privaten oder dem Staate anvertraut wären, sollen weder der Beschlagnahme, noch irgend andern Lasten unterworfen sein, als solchen, welche man auf die den eingeborenen Bürgern des Landes, in welchem jene sich aufhalten, gehörigen gleichen Güter und Effecten legen möchte.

Art. 21. Die diplomatischen Agenten beider Theile geniessen der nämlichen Begünstigungen, Freiheiten und Vorrechte, welche von einer oder der andern der contrahirenden Republiken den diplomatischen Agenten der begünstigten Nationen eingeräumt sind oder künftig eingeräumt werden möchten.

Art. 22. Die contrahirenden Theile dürfen in allen, dem ausländischen Handel geöffneten Häfen und Orten der respectiven Territorien, wo Consuls und Vice-Consuls irgend einer Nation zugelassen sind oder zugelassen werden möchten, ebenfalls Consuls oder Vice-Consuls ernennen, welchen die nämlichen Rechte, Vorzüge und Freiheiten zustehen, wie sie denen der begünstigten Nation eingeräumt sind oder werden möchten.

Die Consuls-Archive oder Papiere werden als unverletzlich betrachtet und sind keiner Beschlagnahme oder Einmischung von Seiten der Behörden, unter welchem Vorwande es auch sei, unterworfen.

Art. 23. Die gedachten Consuls sind befugt, die Hülfe der Ortsbehörden zur gefänglichen Einziehung und Verwahrung der Deserteurs von den Schiffen ihres Landes in Anspruch zu nehmen, und werden zu diesem Zweck ihr Gesuch bei den zuständigen Behörden schriftlich anbringen, indem sie aus den Schiffsregistern, der Musterrolle oder andern Documenten darthun, dass jene Leute einen Theil der Schiffsbesatzung bilden. Auf ein so documentirtes Gesuch darf die Auslieferung nicht verweigert werden. Solche Deserteurs werden nach erfolgter Verhaftung zur Verfügung der Consuls gestellt und können auf Anhalten und Kosten derer, die es begehren, in den öffentlichen Gefängnissen bis dahin verwahrt bleiben, dass sie auf ihre oder andere Schiffe derselben Nation geschickt werden. Werden sie aber binnen vier Monaten, vom Tage ihrer Haftnahme an gerechnet, nicht abgefordert, so wird man sie in Freiheit setzen und um des nämlichen Grundes willen nicht wieder verhaften.

Art. 24. Im Falle den Artikeln des gegenwärtigen Vertrags von einzelnen Bürgern des einen oder andern Theils zuwider gehandelt würde, sollen diese Bürger persönlich dafür verantwortlich sein, ohne dass deshalb das unter den Regierungen bestehende gute Vernehmen irgend Unterbrechung litte. Es geloben sich diese vielmehr, den Schuldigen auf keine Weise in Schutz zu nehmen, oder dergleichen Verletzungen gut zu heissen.

Art. 25. Würde hingegen (was in Wahrheit kaum zu befürchten ist) den Artikeln des gegenwärtigen Vertrages auf irgend eine sonstige Weise zuwider gehandelt, so ist ausdrücklich festgesetzt, dass keiner der beiden contrahirenden Theile wegen Klagen über erlittene Kränkung oder zugefügte Schäden, mit Anordnung und Genehmigung von Repressalien oder mit Erklärung des Krieges wider den andern verfahren dürfe, ehe und bevor nicht der sich verletzt achtende Theil dem andern eine auf genügende Zeugnisse und Beweise gestützte Auseinandersetzung jener Schäden und Beleidigungen übergeben haben und ihm die begehrte Gerechtigkeit und Genugthuung ohne Grund geweigert oder verzögert sein würde.

Art. 26. Gegenwärtiger Vertrag soll für immer bindend sein in Allem, was Frieden und Freundschaft betrifft, und in den auf Handel und Schifffahrt bezüglichen Punkten soll er für die Dauer von zwölf Jahren, vom Tage der ausgewechselten Ratificationen an gerechnet, in Kraft verbleiben; so jedoch, dass wenn kein Theil dem andern Ein Jahr vor Ablauf dieser Frist seine Absicht ihn zu beendigen kund thut, seine verbindliche Kraft für beide Theile ununterbrochen bis nach Verlauf eines Jahres nach geschehener Aufkündigung fortbestehen soll.

Art. 27. Wiewohl der gegenwärtige Vertrag den Hanseatischen Freistaaten Lübeck, Bremen und Hamburg gemeinschaftlich ist, so ist man

doch übereingekommen, dass unter den von einander unabhängigen Regierungen dieser Städte keine solidarische Verantwortlichkeit eintreten und die Bestimmungen des Vertrags daher volle Kraft behalten sollen für den übrig bleibenden Theil der genannten Freistaaten, wenn solche auch rücksichtlich eines oder mehrerer unter ihnen ausser Wirksamkeit getreten sein sollte.

Art. 28. Sobald der gegenwärtige Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrag durch die Hanseatischen Freistaaten und durch den Vicepräsidenten oder die mit der vollziehenden Gewalt bekleidete Person der Republik Venezuela, nach vorgängiger Zustimmung und Genehmigung des Congresses derselben, ratificirt worden sein wird, sollen die Ratificationen zu Caracas ausgewechselt werden, in einem Zeitraum von eilf Monaten, vom heutigen Tage an gerechnet, oder früher, wenn es geschehen kann.

Des zur Urkunde haben die gegenseitigen Bevollmächtigten Gegenwärtiges unterzeichnet und ihre Siegel begedrückt.

So geschehen zu Caracas, den sieben und zwanzigsten Mai des Jahres Eintaushend Achthundert und Sieben und Dreissig.

Georg Gramlich.

Santos Michelena.

36. Erklärung wegen Behandlung Hamburgischer Schiffe in den Häfen der Republik Ecuador.

In Folge einer Vorstellung des Hamburgischen Consuls zu Guayaquil erklärte der Präsident der Republik Ecuador im Jahre 1842, dass Schiffe unter der Flagge der freien Stadt Hamburg fortan in den Häfen der Republik auf gleichen Fuss gestellt sein sollten, wie Britische, Amerikanische und Französische, welche dieselben Lootsen-, Tonnen-, Anker- und andere Hafen-Abgaben entrichten, als von nationalen Schiffen bezahlt werden.

37. Gegenseitige Gleichstellung Lübeckischer und Häitischer Schiffe in den beiderseitigen Häfen hinsichtlich der Schiffsabgaben und Zölle.

Auf den Grund einer aus Paris eingesandten Verordnung des Gouvernements von Hayti, nach welcher vom 1. Januar 1829 an, alle fremde Schiffe und deren Ladungen hinsichtlich der Schiffsabgaben und Zölle den nationalen Schiffen ganz gleich behandelt werden sollen, unter Voraussetzung der gegen Häitische Schiffe auswärts beobachteten Reciprocität, ward per Decret des Senats d. 22. Nov. 1828 verfügt, dass Häitische Schiffe in Lübeck in allen Stücken den einheimischen gleich zu behandeln sind.

38. Bremisches Certificat wegen Gleichstellung der Häitischen Flagge mit der Bremischen in Bremischen Häfen, und Genererklärung von Seiten Häitis.

Der Senat der Hanseatischen Republik Bremen thut hierdurch kund, dass Häitische Schiffe, welche in die Bremischen Häfen einlaufen oder dieselben verlassen, so wie die von ihnen ein- oder ausgeführten Producte und Waaren, in den besagten Bremischen Häfen keinen andern Abgaben unterliegen, als denjenigen, welche Bremische Schiffe und deren Ladungen zu entrichten haben, und dass die, einen Unterschied zwischen der Bremischen Flagge und derjenigen fremder Nationen begründenden Verordnungen zu Gunsten von Häiti, unter Voraussetzung der Gegenseitigkeit, aufgehoben worden sind.

Des zur Urkund ist gegenwärtiges Certificat von dem Präsidenten des Senats unterzeichnet und mit dem Siegel der Republik versehen worden.

Geschehen zu Bremen, am 21. October 1828.

Der Präsident des Senats, Gröning.

Port au Prince, am 20. Februar 1829.

Mein Herr General-Consul,

Seine Excellenz der Präsident von Häiti hat mit dem von Ihnen unterm 20. December v. J. an ihn gerichteten Schreiben die Erklärung der Bremischen Regierung erhalten, woraus hervorgeht, dass Häitische Fahrzeuge, welche jene Republik besuchen möchten, sowohl in Betreff der Schiffe selbst als der mit ihnen angebrachten Waaren, die nämlichen Vorzüge geniessen, wie Fahrzeuge aller andern Nationen.

Dieser ihm durch Sie verschafften Gewissheit zufolge hat Se. Excellenz der Präsident den Befehl gegeben, dass der 6. Artikel des Gesetzes vom 15. Juli 1828, welcher die Beschränkungen hinsichtlich der Zölle und sonstigen Abgaben feststellt, auf die Schiffe der von Ihnen vertretenen Nation nicht angewandt werden soll.

Mit vielem Vergnügen benutze ich diesen neuen Anlass, mein Herr General-Consul, um Ihnen die Versicherung meiner hohen Achtung zu wiederholen, womit ich die Ehre habe Sie zu begrüßen,

B. Inginac.

II. Hannover.

1. Commerzielle Reciprocitäts-Declaration zwischen Hannover und Oesterreich.

Es ist unter Seiner Königlichen Majestät allergnädigsten Autorisation mit dem Kaiserlich-Königlich-Oesterreichischen Gouvernement die Verabredung getroffen, dass in Zukunft eine völlige Gleichstellung hinsichtlich der Erhebung von Schiffahrts-Abgaben für die unter Hannoverscher und Kaiserlich-Königlich-Oesterreichischer Flagge fahrenden Schiffe in den beiderseitigen Häfen eintreten soll, und da nun hierüber von K. K. Oesterreichischer Seite eine mit der diesseits abgegebenen übereinstimmende Erklärung eingegangen ist, welche von Wort zu Wort folgendermassen lautet:

Erklärung.

Nachdem Seine Kaiserlich-Königlich-Apostolische Majestät, Unser Allergnädigster Herr, mit Seiner Majestät dem Könige von Gross-Britannien und Hannover in dem Wunsche übereingekommen sind, durch gegenseitige Aufhebung alles Unterschiedes in der Behandlung der beiderseitigen Schiffe und deren Ladungen in Allerhöchst Ihren Häfen zur Beförderung des Handelsverkehrs Allerhöchst Ihrer hierbei betheiligten Unterthanen beizutragen; so erklärt der unterzeichnete Haus-, Hof- und Staats-Kanzler in Folge Allerhöchsten Auftrages:

dass in den Oesterreichischen Häfen die Hannoverschen Schiffe bei ihrem Einlaufen wie bei ihrer Abfahrt hinsichtlich aller Hafen-, Tonnen-, Leuchthurm-, Lootsen- und Berge-Gelder und überhaupt hinsichtlich aller anderen jetzt oder künftig der Staatskasse, den Städten oder Privat-Anstalten zufließenden Abgaben oder Lasten irgend einer Art oder Benennung auf ganz gleichem Fusse mit den Oesterreichischen Schiffen behandelt, auch die auf Hannoverschen Schiffen ein- oder ausgeführten Waaren keinen höheren oder Abgaben irgend einer andern Art, als die auf Oesterreichischen ein- oder ausgeführten Waaren zu erlegen haben, unterworfen werden sollen.

Die Wirksamkeit dieser Gleichstellung soll vom 1. Junius des laufenden Jahres ab beginnen, und sich bis zum 1. Junius 1842 erstrecken, alsdann aber, wenn nicht ein Jahr vor letzterem Zeitpunkte von einer oder der andern Seite eine Aufkündigung erfolgt sein sollte, noch ferner bis nach Ablauf eines Jahres nach geschehener Aufkündigung bestehen bleiben.

Wien, am 19. Mai 1832.

Seiner Kaiserlich-Königlich-Apostolischen Majestät wirklicher geheimer Rath, Kämmerer, Staats- und Conferenz-Minister, Haus-, Hof- und Staats-Kanzler etc.

Metternich.

So wie deren Inhalt hierdurch zur allgemeinen Kenntniss gebracht, und den betreffenden Behörden die Anweisung ertheilt von jetzt an und bis auf weitere Verfügung, bei Entrichtung von Hafen- und Schiffahrts-Abgaben einen Unterschied zwischen Hannoverschen und K. K. Oesterreichischen Schiffen nicht eintreten zu lassen.

Hannover, den 6. Juni 1832.

Königliches Grossbritannien-Hannoversches Ministerium der Finanzen und des Handels.

Schulte.

2. Commerzielle Reciprocitäts-Declaration zwischen Hannover und Preussen.

Nachdem die Königl. Hannoversche Regierung am 22. October 1822 die Verfügung erlassen, dass in allen Hannoverschen Häfen die Preussischen Schiffe den nationalen gleich behandelt werden sollen, ist nach einer Note des Königl. Preussischen Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten vom 12. December desselben Jahres den Regierungen zu Stettin, Cöslin, Stralsund, Danzig und Königsberg durch ein Rescript vom 2. desselben Monats eröffnet, dass es bei der schon früher vorläufig angeordneten Befreiung der Hannoverschen Schiffe von der durch die Königl. Cabinetsordre vom 20. Juni 1822 eingeführten extraordinären Schiffahrts-Abgabe unabänderlich sein Bewenden behalte.

3. Art. 11 und 12 des Steuer- und Zollvereinigungs-Vertrages zwischen Hannover und Oldenburg.

Art. 11. Die Wasserzölle in den Vereins-Staaten auf anderen Gewässern, als den Binnenflüssen, sind von der Gemeinschaft ausgeschlossen.

Art. 12. Auch die Schiffahrts-Abgaben, die Lootsen-, Baaken-, Feuer-, Lasten-, Chaussee-, Wege-, Pflaster-, Canal-, Brücken-, Fähr-, Schleusen-, Leinpfad- und Schlagten-Gelder, so wie die Hafen-, Wage-, Krahn-, Niederlage-, Local-, Mess-Gebühren und die sonstigen derartigen Abgaben unterliegen nicht der gemeinsamen, sondern nach wie vor der einseitigen Bestimmung jedes Staates, und sind daher auch fernerhin von demselben ausschliesslich anzuordnen und zu beziehen.

Die Einwohner der anderen contrahirenden Staaten sollen aber in Hinsicht dieser Abgaben stets den Inländern gleich behandelt werden.

4. Schiffahrts- und Handels-Vertrag zwischen Hannover und Mecklenburg-Schwerin.

Die Königlich-Hannoversche Regierung und die Grossherzoglich-Mecklenburg-Schwerinsche Regierung haben in der Absicht, den Verkehr ihrer beiderseitigen Unterthanen zu erleichtern und zu befördern, es für angemessen erachtet, einen Schiffahrts- und Handelsvertrag verabreden zu lassen.

Demgemäss haben

Seine Majestät der König von Hannover,

Allerhöchst Ihren Ober-Finanzrath Friedrich Ernst Witte, Mitglied des Königlichen Guelphen-Ordens vierter Klasse, Ritter des Königlich-Preussischen Rothen Adler-Ordens zweiter Klasse, des Kurhessischen Ordens vom goldenen Löwen und des Grossherzoglich-Oldenburgischen Haus- und Verdienst-Ordens, und

Seine Königliche Hoheit der Grossherzog von Mecklenburg-Schwerin, Höchst Ihren Geheimen Legationsrath Dr. Carl Friedrich Wilhelm Prosch, Ritter des Königlich-Preussischen Rothen Adler-Ordens zweiter Klasse,

zu Ihren Bevollmächtigten ernannt, welche unter Vorbehalt der Ratification über die nachstehenden Artikel übereingekommen sind:

Art. 1. In den Häfen und Landungsplätzen des Königreichs Hannover sollen von Mecklenburg-Schwerinschen See- und Fluss-Schiffen und deren Ladungen, in den Häfen und Landungsplätzen des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin aber von Hannoverschen See- und Fluss-Schiffen und deren Ladungen bei der Ankunft, beim Liegen oder beim Abgange keine höheren Abgaben irgend einer Art an den Staat, an Corporationen oder an Privaten entrichtet werden, als von den dem eigenen Staate angehörigen Schiffen und deren Ladungen zu entrichten sind.

Art. 2. Dieselbe Gleichstellung soll auch in Bezug auf die Erhebungsart und die Controle von Abgaben jeder Art, so wie rücksichtlich der Strom- und Hafenpolizei und überhaupt aller zur Begünstigung und Erleichterung der Schiffahrt angeordneten Massregeln und Einrichtungen eintreten.

Art. 3. Die Theilnahme an der Schiffahrt von Hafen zu Hafen desselben Landes und auf den Stromstrecken, Flüssen und Canälen, welche dem einen Staate ausschliesslich angehören, richtet sich nach den Gesetzen und Verordnungen dieses Staates. Dieselbe wird jedoch den Unterthanen und Schiffen des andern Staates jedenfalls so weit gestattet, als sie irgend einem dritten Staate zugestanden ist oder wird.

Art. 4. Das Strandrecht ist und bleibt hinsichtlich der Unterthanen und Waaren beider Staaten gänzlich abgeschafft.

Das Verfahren bei Strandungen richtet sich in jedem der beiden Staaten nach den in demselben geltenden Vorschriften, jedoch soll auch in Beziehung auf diese kein Unterschied zwischen den eigenen Unterthanen, deren Schiffen und Ladungen und denen des andern contrahirenden Staates eintreten.

Art. 5. Hannoversche Schiffer sollen wegen Ausübung des ihnen gesetzlich oder vertragsmässig zustehenden Schiffahrts-Verkehrs im Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin, falls sie nicht zugleich in diesem ansässig sind, mit persönlichen Abgaben oder Leistungen für die Betreibung ihres Gewerbes nicht belastet werden.

Dasselbe gilt für Mecklenburg-Schwerinsche Schiffer im Königreich Hannover.

Art. 6. Als Hannoversche und Mecklenburg-Schwerinsche Schiffe werden gegenseitig in beiden Staaten diejenigen betrachtet, welche mit den nach der Gesetzgebung ihres Landes zur Constatirung ihrer Nationalität erforderlichen Schiffspapieren und Certificaten versehen sind und unter der Flagge ihres Landes fahren.

Art. 7. Alle aus dem Königreiche Hannover originirenden Producte und Industrie-Erzeugnisse sollen, wenn die Ein-, Durch- und Ausfuhr gleichartiger Waaren im Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin oder einzelnen Theilen desselben überhaupt gesetzlich zulässig ist, dort ein-, durch- und ausgeführt werden können, ohne höheren Abgaben zu unterliegen, als denjenigen, welche gesetzlich die Regel bilden. Sollten jedoch im Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin den Waaren und Industrie-Erzeugnissen irgend eines andern Staates besondere Begünstigungen zugestanden werden, so sollen auch die aus dem Königreiche Hannover originirenden gleichartigen Producte und Industrie-Erzeugnisse die nämlichen Begünstigungen unter denselben Bedingungen geniessen.

Auf gleiche Weise soll es mit den aus dem Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin originirenden Producten und Industrie-Erzeugnissen im Königreich Hannover gehalten werden.

Art. 8. Alle nicht aus dem Königreiche Hannover originirende Waaren, deren Ein-, Durch- oder Ausfuhr im Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin oder einzelnen Theilen desselben nicht überhaupt verboten ist, dürfen in und durch dasselbe aus dem Königreich Hannover und umgekehrt nach letztem aus dem Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin geführt werden, ohne dass davon höhere Abgaben zu entrichten sind, als diejenigen, welche von solchen Waaren erlegt werden müssen, wenn sie aus dem Ursprungs-Lande nach dem Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin oder durch dasselbe, oder aus letzterem nach irgend einem dritten Staate geführt werden.

Dasselbe gilt im Königreiche Hannover für alle in oder durch dasselbe aus dem Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin, oder aus diesem nach dem Königreiche Hannover zu führenden Waaren nicht Mecklenburg-Schwerinschen Ursprungs.

Art. 9. Die von Sr. Majestät dem Könige von Hannover im Mecklenburg-Schwerinschen Gebiete und von Sr. Königl. Hoheit dem Grossherzoge von Mecklenburg-Schwerin im Hannoverschen Gebiete angestellten Consuln sollen, sowohl für ihre Person als für ihre Dienstverrichtungen, sobald sie das Exequatur erhalten haben, die nämlichen Vorzüge geniessen, welche dort den Consuln der meist begünstigten Nation gewährt werden.

Art. 10. Durch die vorstehenden Bestimmungen werden die zwischen den beiden contrahirenden Staaten in Beziehung auf die Elbe bestehenden besonderen Verabredungen nicht verändert.

Art. 11. Die Auswechslung der Ratificationen dieses Vertrages erfolgt binnen vier Wochen.

Von der Auswechslung an bleibt derselbe zehn Jahre lang unkündbar in Kraft. Nach Ablauf dieses Zeitraums steht es beiden Regierungen frei, denselben dergestalt zu kündigen, dass er nach Ablauf eines Jahres, von Mittheilung der Kündigung an gerechnet, ausser Wirksamkeit tritt.

Sollten übrigens beide contrahirende Theile einem allgemeineren Handels- und Schiffahrts-Vereine deutscher Staaten beitreten, so erlöscht damit der gegenwärtige Vertrag.

Dessen zur Urkunde ist der vorstehende Vertrag in zwei gleichlautenden Exemplaren unterschrieben und untersiegelt.

So geschehen Hannover, den zwei und zwanzigsten Mai Eintausend Achthundert Fünf und Vierzig.

Friedrich Ernst Witte.

Carl Fr. Wilh. Prosch.

5. Schiffahrts-Vertrag zwischen **Hannover** und der freien Stadt **Lübeck**.

(Dieser Vertrag findet sich bereits Seite 2 [I. 5] abgedruckt.)

6. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwischen **Hannover** und **Dänemark**.

Se. Majestät der König von Hannover und Se. Majestät der König von Dänemark gleich beseelt von dem Wunsche, die Handels- und Schiffahrts-Beziehungen ihrer Länder durch vertragsmässige, für die beiderseitigen Unterthanen gleich vortheilhafte, auf dem Princip vollständiger Gegenseitigkeit beruhende Bestimmungen erleichtert und befördert zu sehen, haben es angemessen gefunden, zu diesem Zwecke einen Handels- und Schiffahrts-Vertrag verabreden zu lassen.

Demgemäss haben

Se. Majestät der König von Hannover

Allerhöchst Ihren Ober-Steuerrath Dr. Otto Carl Franz Klenze, Ritter des Guelphen-Ordens, und

Se. Majestät der König von Dänemark

Allerhöchst Ihren Etatsrath, Sections-Chef im Königlichen General-Zoll-Kammer- und Commerz-Collegio, Carl Philipp Francke, Ritter des Danebrog-Ordens und Danebrogsmann, Ritter des Königlich Preussischen rothen Adler-Ordens zweiter Klasse,

Comthur des Grossherzoglich Oldenburgischen Haus- und Verdienst-Ordens,

zu Ihren Bevollmächtigten ernannt, welche nach Auswechslung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten über die nachstehenden Artikel übereingekommen sind.

Art. 1. Als Hannoversche und Dänische Schiffe werden gegenseitig in beiden Staaten diejenigen betrachtet, welche mit den nach der Gesetzgebung ihres Landes zur Constatirung ihrer Nationalität erforderlichen Schiffspapieren und Certificaten versehen sind und unter der Flagge ihres Landes fahren.

Art. 2. Dänische Schiffe und deren Ladungen sollen in den Häfen und Landungsplätzen des Königreichs Hannover in Beziehung auf Schiffahrts- und Hafenpolizei, so wie rücksichtlich des Betrages, der Erhebungsart und der Controle von Abgaben jeder Art dieselbe Behandlung geniessen, wie die Schiffe des begünstigtesten Staates und deren Ladungen.

Hannoversche Schiffe und deren Ladungen sollen in Dänischen Häfen und Landungsplätzen in Bezug auf Schiffahrt und Hafenpolizei, so wie rücksichtlich des Betrages, der Erhebungsart und der Controle von Abgaben jeder Art dieselbe Behandlung geniessen, wie die Schiffe des begünstigtesten Staates und deren Ladungen.

Die Abgaben im Sund und den beiden Belten, so wie im Schleswig-Holsteinischen Kanale haben Hannoversche Schiffe und deren Ladungen nur gleich Schiffen des begünstigtesten Staates zu bezahlen.

Dänische Schiffe und deren Ladungen geniessen rücksichtlich der Abgaben auf der Weser und Ems im Königreiche Hannover ganz dieselbe Begünstigung.

Die wegen der Schiffahrt und Abgaben auf der Elbe und insbesondere wegen des Brunshäuser Zolles vereinbarten Bestimmungen bleiben vorbehalten.

Art. 3. Jedem der beiden Staaten steht es frei, über die Theilnahme an der Schiffahrt von Ort zu Ort und auf den Flüssen und Kanälen seines Gebietes Bestimmungen zu treffen.

Soweit indessen Schiffen einer dritten Nation die Theilnahme an der Schiffahrt von Ort zu Ort oder auf den Flüssen und Kanälen der Königlich Dänischen Staaten gestattet ist oder künftig gestattet wird, soll dieselbe auch Hannoverschen Schiffen zustehen.

Dasselbe gilt in den Königlich Hannoverschen Staaten für Dänische Schiffe.

Art. 4. Dänische Schiffer sollen wegen Ausübung des ihnen durch Verträge oder durch die Landesgesetzgebung eingeräumten Schiffahrtsverkehrs im Königreiche Hannover, falls sie nicht zugleich in diesem wohnhaft sind, mit persönlichen Abgaben oder Leistungen für die Betreibung ihres Gewerbes nicht belastet werden.

Dasselbe gilt für Hannoversche Schiffer in den Königlich Dänischen Staaten.

Art. 5. Alle Waaren, deren Ein-, Durch- oder Ausfuhr im Königreiche Hannover oder einzelnen Theilen desselben nicht durch die Landesgesetzgebung überhaupt verboten ist, dürfen in und durch dasselbe aus den Königlich Dänischen Staaten und aus demselben nach diesen Staaten geführt werden, ohne grösseren und anderen als den gesetzlich die Regel bildenden Zöllen und Landesabgaben zu unterliegen.

Dasselbe gilt in den Königlich Dänischen Staaten für alle in oder durch dieselben aus dem Königreiche Hannover und aus demselben nach diesem Königreiche zu führenden Waaren.

Art. 6. Consuln Sr. Majestät des Königs von Hannover werden in Dänischen und Consuln Sr. Majestät des Königs von Dänemark in Hannoverschen Häfen und Handelsplätzen zugelassen.

Dieselben sollen in dem Lande, in welchem sie ihr Amt verwalten, nachdem sie von dessen Regierung das Exequatur erhalten haben, sowohl für ihre Person, als für ihre Dienstverrichtungen dieselben Vorzüge geniessen, welche dort den Consuln des begünstigtesten Staates gewährt werden.

Art. 7. Das Strandrecht ist und bleibt hinsichtlich der Unterthanen, Schiffe und Waaren beider Staaten gänzlich abgeschafft.

Gestrandete Schiffe, so wie deren Mannschaft, Passagiere und Ladung werden in jedem der beiderseitigen Staaten nach den in demselben geltenden Vorschriften behandelt, jedoch sollen auch hiebei die Unterthanen, Schiffe und Güter des andern Staates denen des begünstigtesten Staates in jeder Beziehung gleichgestellt werden.

Art. 8. Dieser Vertrag bezieht sich, was die Dänischen Staaten betrifft, auf sämtliche unter der Souverainetät Sr. Majestät des Königs von Dänemark stehende Länder und Gebiete, jedoch mit gänzlichem Ausschluss der Colonien, so wie Grönlands, Islands und der Faröer.

Art. 9. Dieser Vertrag bleibt zehn Jahre, von der Ratification an gerechnet, unkündbar in Kraft.

Nach Ablauf dieses Zeitraums steht es beiden Regierungen frei, denselben dergestalt zu kündigen, dass derselbe nach Ablauf eines Jahres, von Mittheilung der Kündigung angerechnet, ausser Wirksamkeit tritt.

Art. 10. Es soll dieser Vertrag gleichzeitig und in Verbindung mit demjenigen über eine vertragsmässige neue Regulirung des Brunshäuser Zolles ratificirt werden und die Auswechslung der ratificirten Exemplare baldthunlichst geschehen.

Zur Urkunde dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten denselben in doppelter Urschrift unterzeichnet und untersiegelt.

Geschehen zu Dresden, den dreizehnten April Eintausend Achthundert Vier und Vierzig.

Dr. Otto Carl Franz Klenze.

Carl Philipp Francke.

Separat-Vertrag

zwischen Hannover und Dänemark, einige Verhältnisse des Brunshäuser Zolles betreffend.

Se. Majestät der König von Hannover und Se. Majestät der König von Dänemark haben in Beziehung auf den unter dem heutigen Tage zwischen sämtlichen Elbuferstaaten über die Regulirung des Brunshäuser Zolles abgeschlossenen Staats-Vertrag durch Allerhöchst Ihre Bevollmächtigten bei der zweiten Elbschiffahrts-Revisions-Commission noch folgende Bestimmungen unter Vorbehalt Allerhöchst Ihrer Ratificationen verabreden lassen.

Art. 1. Die in dem vereinbarten Regulative über die Verhältnisse des Brunshäuser Zolles im §. 2 unter No. 3 erwähnte Zollfreiheit der im Binnenlande in binnenländische Fahrzeuge verladenden, mit Ursprungs- und Einladungs-Bescheinigungen versehenen Binnenlandsgüter ist zu Gunsten der Fluss- und Wattenfahrer von der Westküste Holsteins und der Eider-Mündung in nachstehenden Beziehungen erweitert worden:

- 1) In Rücksicht landwirthschaftlicher Erzeugnisse, welche in binnenländischen Fahrzeugen passiren, soll es, behuf der Befreiung vom Brunshäuser Zolle, nur der von der Königlich Dänischen Zollbehörde auszustellenden Bescheinigung über die binnenländische Einladung, nicht aber der Bescheinigung über den Holsteinischen Ursprung bedürfen.

Auch soll bei Holsteinischen Fabrikaten die Zollfreiheit ohne die im §. 2 No. 3 des Brunshäuser Regulativs wegen bloss bearbeiteter überseeischer Rohstoffe gemachte Ausnahme eintreten. Fabrikate des Herzogthums Schleswig sollen den Holsteinischen gleichgestellt werden.

- 2) Als binnenländische Einladungsplätze sollen alle Häfen und Landungsplätze an der Holsteinischen Westküste und an beiden Ufern der Eider-Mündung, die Städte Tönningen und Friedrichsstadt eingeschlossen, betrachtet werden.

- 3) Als binnenländische Fahrzeuge sollen diejenigen betrachtet werden, welche an der Holsteinischen Westküste oder an einem der beiden Ufer der Eidermündung, die Städte Tönningen und Friedrichsstadt eingeschlossen, zu Hause gehören, in so weit deren dasmalige Fahrt seewärts nicht über die Eider-Mündung hinausgegangen ist.

Art. 2. Die in Betreff der Controle des Brunshäuser Zolles für die nach der Holsteinischen Elbküste bestimmten Güter getroffenen Vereinbarungen enthält, so wie dieselben für die Dauer dieses Separat-Vertrages verabredet worden sind, der §. 9. des vereinbarten Regulativs.

Art. 3. Dieser Vertrag dauert und erlischt gleichzeitig mit dem unter dem heutigen Tage zwischen den beiden Hohen Contrahenten abgeschlossenen Handels- und Schiffahrts-Vertrage.

Die Allerhöchsten Ratificationen zu demselben werden gleichzeitig und in Verbindung mit denjenigen zu dem am heutigen Tage wegen Regulirung des Brunshäuser Zolles zwischen sämtlichen Elbuferstaaten abgeschlossenen Verträge ertheilt und ausgewechselt werden.

Dessen zur Urkunde haben die beiderseitigen Bevollmächtigten denselben in doppelter Urschrift unterzeichnet und untersiegelt.

Geschehen zu Dresden, den dreizehnten April Eintausend Achthundert Vier und Vierzig.

Dr. Otto Carl Franz Klenze.

Carl Philipp Francke.

7. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwischen Hannover und Schweden und Norwegen.

Se. Majestät der König des Vereinigten Reichs Grossbritannien und Irland, König von Hannover und Se. Majestät der König von Schweden und Norwegen, gleich beseelt von dem Wunsche die zwischen Hannover und Schweden auch Norwegen bestehenden Handels-Verhältnisse auszuweiten und zu befestigen, und überzeugt, dass dieser heilsame Zweck nicht besser erfüllt werden könne, als durch die Annahme eines Systems vollkommener Reciprocität auf billigen Grundlagen, sind demzufolge übereingekommen zu Abschliessung eines Handels-Vertrages in Unterhandlung zu treten, und haben zu dem Ende Bevollmächtigte ernannt, nämlich:

Se. Majestät der König des Vereinigten Reichs Grossbritannien und Irland, König von Hannover,

den Baron Ludwig Conrad Georg von Ompteda, Ihren Staats- und Cabinets-Minister, Kanzler und Grosskreuz des Guelphen-Ordens, Grosskreuz des Oesterreichischen St. Stephan-, des Preussischen rothen Adler- und des Braunschweigischen Ordens Heinrich des Löwen etc., und

Se. Majestät der König von Schweden und Norwegen,

den Grafen Magnus von Björnstjerna, Ihren General-Lieutenant, ausserordentlichen Abgesandten und bevollmächtigten Mi-

nister bei Sr. Grossbritannischen Majestät, Commandeur und Grosskreuz des Schwerdt-Ordens, Ritter des Russischen St. Georg- und des Preussischen Militair-Verdienst-Ordens etc.,

welche nach Auswechslung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten über die nachstehenden Artikel übereingekommen sind.

Art. 1. Die Schwedischen und Norwegischen Schiffe, welche in Ballast oder beladen in den Häfen des Königreichs Hannover ankommen, so wie die Hannoverschen Schiffe, welche in Ballast oder beladen in den Häfen der Königreiche Schweden und Norwegen ankommen, sollen, sowohl beim Einlaufen als beim Auslaufen, in Ansehung der Hafen-, Tonnen-, Leucht- und Lootsen-Gelder, so wie jeder andern der Krone, den Städten oder Privat-Anstalten jeder Art gebührenden Abgabe oder Auflage, sie möge sein oder genannt werden, wie sie wolle, auf denselben Fuss wie die National-Schiffe behandelt werden.

Art. 2. Alle Waaren und Handels-Gegenstände, sie mögen Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie der Königreiche Schweden und Norwegen oder aber jedes andern Landes sein, deren Einbringung in die Häfen des Königreichs Hannover in Hannoverschen Schiffen gesetzlich erlaubt ist, sollen daselbst auch in Schwedischen und Norwegischen Schiffen eingeführt werden dürfen, ohne höheren oder anderen Abgaben, sie mögen Namen haben, welche sie wollen, unterworfen zu sein, als wenn dieselben Waaren oder Producte in Hannoverschen Schiffen eingebracht wären; und gleichermassen sollen alle Waaren und Handelsgegenstände, sie seien Erzeugnisse des Bodens und der Industrie des Königreichs Hannover oder jedes andern Landes, deren Einbringung in die Häfen der Königreiche Schweden und Norwegen in Schwedischen und Norwegischen Schiffen gesetzlich erlaubt ist, daselbst auch auf Hannoverschen Schiffen eingeführt werden dürfen, ohne höheren oder anderen Abgaben, sie mögen Namen haben, welche sie wollen, unterworfen zu sein, als wenn dieselben Waaren oder Producte in Schwedischen und Norwegischen Schiffen eingebracht wären.

Die Bestimmungen des vorhergehenden und des gegenwärtigen Artikels sind ihrem ganzen Inhalte nach auf die Schwedischen und Norwegischen Schiffe, welche in die Häfen des Königreichs Hannover einlaufen, so wie auf die Hannoverschen Schiffe, welche in die Häfen der Königreiche Schweden und Norwegen einlaufen, anwendbar, selbst wenn diese respectiven Schiffe, ohne direct aus Häfen der Königreiche Schweden und Norwegen, oder aber aus Häfen des Königreichs Hannover zu kommen, unmittelbar aus den Häfen eines dritten oder fremden Gebiets eintröfen.

Art. 3. Alle Waaren und Handelsgegenstände, sie seien Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie der Königreiche Schweden und Norwegen oder jedes andern Landes, deren Ausführung aus den Häfen der genannten Königreiche in deren eigenen Schiffen gesetzlich erlaubt ist, sollen aus besagten Häfen auch in Hannoverschen Schiffen ausgeführt werden dürfen, ohne höheren oder anderen Abgaben, sie mögen Namen haben, welche sie wollen, unterworfen zu sein, als wenn die Ausführung in Schwedischen oder Norwegischen Schiffen geschähe. Eine genaue Reciprocität soll in den Häfen des Königreichs Hannover beobachtet werden, dergestalt, dass alle Waaren und Handelsgegenstände, sie seien Producte des Bodens oder der Industrie des Königreichs Hannover oder jedes andern Landes, deren Ausführung aus den Häfen des genannten Königreichs in dessen eigenen Schiffen gesetzlich erlaubt ist, aus besagten Häfen auch in Schwedischen und Norwegischen Schiffen sollen ausgeführt werden dürfen, ohne höheren oder anderen Abgaben, sie mögen Namen haben, welche sie wollen, unterworfen zu sein, als wenn die Ausführung in Hannoverschen Schiffen geschähe.

Art. 4. Die allgemeinen Stipulationen der Artikel 1, 2 und 3 einschliesslich sollen gleichfalls angewendet werden auf die Schiffe aus Sr. Königl. Schwedischen und Norwegischen Majestät Colonie St. Barthelemy in Westindien, welche in die Häfen des Königreichs Hannover einlaufen und auf die Hannoverschen Schiffe, welche in die Häfen der besagten Colonie einlaufen.

Art. 5. Von keiner der beiden Regierungen und von keiner in deren Namen oder unter deren Autorität handelnden Compagnie, Corporation oder Agenten soll in Ansehung des Ankaufs irgend eines Products des Bodens oder der Industrie, sei es eines der beiden Staaten oder jedes andern Landes, welches in das Gebiet des andern Staates eingeführt ist, irgend ein Vorzug direct oder indirect gegeben werden, wegen oder in Betracht der Nationalität des Schiffes, welches dieses gesetzlich erlaubte Product transportirt hat; indem es die bestimmte Willensmeinung der beiden Hohen Contrahenten ist, dass in dieser Hinsicht durchaus kein Unterschied Statt finden soll.

Art. 6. Die Schwedischen und Norwegischen, so wie die Hannoverschen Schiffe sollen die ihnen durch den gegenwärtigen Vertrag bewilligten Freiheiten und Vortheile nur in so fern zu geniessen haben, wenn sie mit den nach den beiderseits bestehenden Anordnungen erforderlichen Papieren und Zeugnissen zu Constaturung ihrer Trächtigkeit und Nationalität versehen sind.

Die Hohen Contrahenten behalten sich vor, Erklärungen auszuwechseln, um deutlich und genau die Papiere und Documente aufzuzählen, mit welchen nach den Vorschriften des einen und des andern Staates ihre Schiffe versehen sein müssen. Wenn nach dieser Auswechslung, welche spätestens binnen zwei Monaten nach Unterzeichnung des gegenwärtigen Vertrages geschehen soll, einer der Hohen Contrahenten Seine

desfallsigen Verordnungen abändern oder modificiren sollte, so soll davon dem Andern amtliche Mittheilung gemacht werden.

Art. 7. Der gegenwärtige Vertrag soll zehn Jahre hindurch, vom 1. Mai d. J. angerechnet, in Kraft sein, und wenn zwölf Monate vor Ablauf dieses Zeitraums einer oder der andere der beiden Hohen Contrahenten dem andern nicht die Absicht angezeigt hat, selbigen ausser Wirksamkeit treten zu lassen, so soll dieser Vertrag noch ein ferneres Jahr verbindlich sein, und so fort bis nach Ablauf von zwölf Monaten nach der von einem der Hohen Contrahenten dem andern gemachten amtlichen Anzeige, dass derselbe aufgehoben werden solle.

Art. 8. Der gegenwärtige Vertrag soll von den Hohen Contrahenten ratificirt und sollen die Ratificationen in London innerhalb des Zeitraums von zwei Monaten nach der Unterzeichnung, oder wo möglich früher, ausgetauscht werden.

Zur Urkund haben wir den gegenwärtigen Vertrag unterzeichnet und mit unseren Wappen besiegelt. Geschehen in London am sechzehnten März im Jahre unseres Herrn Eintausend Achthundert Sieben und Dreissig.

Ludwig Conrad Georg von Ompteda. Magnus Björnstjerna.

8. Erklärungen hinsichtlich der Behandlung Hannoverscher Schiffe in *Niederländischen Häfen*.

Ein förmlicher Schifffahrts-Vertrag besteht nicht zwischen dem Königreich Hannover und dem der Niederlande. Jeder dieser Staaten aber behandelt die Schiffe des andern gleich denen der begünstigten Nationen. Insbesondere sind den Hannoverschen Schiffen von der Königl. Niederländischen Regierung folgende Begünstigungen gewährt:

- 1) Nach einer Erklärung des Königl. Niederländischen Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten vom 12. März 1817 ist die Verfügung erlassen: „dass die Hannoverschen Schiffe in Betreff des Lastengeldes in den Niederlanden den nationalen gleichgestellt werden“.
- 2) Nach einer Erklärung desselben vom 18. November 1823 soll „von den Fahrzeugen, welche im Königreiche Hannover zu Hause gehören und in dem Königreiche der Niederlande von der Landseite ankommen, in Gemässheit des §. 30 der Tabelle zum Gesetze vom 6. April 1823 nur eine Patentsteuer, gleich der auf die Niederländischen Fahrzeuge gelegten, erhoben werden“.
- 3) Nach einer Erklärung desselben vom 16. desselben Monats soll „von den im Königreiche Hannover zu Hause gehörenden Schiffen, welche mit ihren Fahrzeugen die Vechte befahren, beim Eingange keine Patentsteuer gefordert werden“.
- 4) Nach einer Erklärung desselben vom 27. Juni 1826 sollen „die zum Königreiche Hannover gehörenden Schiffe in den Häfen des Königreichs der Niederlande hinsichtlich der Bezahlung der Lootsen-, Feuer-, Tonnen- und Baaken-Gelder eben so wie die Niederländischen Schiffe behandelt werden“.
- 5) Nach einer Erklärung desselben vom 19. Januar 1828 soll „die Erlaubniss zur Einfahrt in die Niederländischen zu Delfzyl einmündenden Binnen-Kanäle, statt vom Gouverneur zu Gröningen, vom Zollcomptoir zu Delfzyl ertheilt werden und letzteres autorisirt sein, sofort nach dem Einlaufen der Schiffe die generale Verklarung aufzunehmen“.

9. Schifffahrts-Vertrag zwischen *Hannover und Belgien*.

Seine Majestät der König von Hannover und Seine Majestät der König der Belgier, gleich beseelt von dem Wunsche, die Schifffahrts-Beziehungen zwischen beiden Ländern zu erleichtern und zu erweitern, haben für angemessen erachtet, zu dem Ende eine Uebereinkunft zu schliessen, und deshalb zu Ihren Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Hannover,

Allerhöchst Ihren Hofrath, Herrn Ernst Friedrich Georg Hüpeden, Ritter des Guelphen-Ordens, Ritter des rothen Adler-Ordens zweiter Klasse, Ritter des Kurhessischen Ordens vom Goldenen Löwen; und

Seine Majestät der König der Belgier,

Allerhöchst Ihren Geschäftsträger am Hofe zu Hannover und bei den Hansestädten, Herrn Aldephons Alexander Felix Du Jardin, Ritter des Leopold-Ordens, Inhaber des Eisernen Kreuzes;

welche, nach Auswechselung ihrer, in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, über die nachstehenden Artikel übereingekommen sind.

Art. 1. Die Belgischen Schiffe, welche beladen oder mit Ballast in die Häfen, Flüsse, Kanäle, Ankerplätze oder sonstigen Orte des Königreichs Hannover einlaufen, oder welche daselbst die Küstenfahrt von Hafen zu Hafen treiben, sollen, ohne Unterschied von wo sie kommen oder wohin sie bestimmt sind, bei der Ankunft, wie bei dem Abgange und während ihres Aufenthalts, auf gleichem Fuss wie die National-Schiffe behandelt werden, in Allem, was die Tonnen-, Lootsen-, Baa-

ken, Quai-, Hafen-, Rhede-, Schleusen-, Quarantaine-, Abfertigungs- oder Amts-, Patent-, Magazin- oder Niederlage-Gebühren angeht, und überhaupt hinsichtlich aller und jeder Abgaben oder Lasten, welche das Schiff oder die Mannschaft treffen, es mögen diese Abgaben vom Staate, von den Provinzen, Bezirken oder Gemeinden oder aber von öffentlichen oder Privat-Anstalten oder von Corporationen erhoben werden.

Auf gleiche Weise soll es gehalten werden mit den Hannoverschen Schiffen, welche in den Häfen, Rheden, Flüssen, Kanälen, Ankerplätzen oder sonstigen Orten von Belgien Schifffahrt oder Küstenfahrt treiben.

Die gegenseitige Befugniss zur Küstenfahrt von Hafen zu Hafen soll nach den in den respectiven Staaten der Hohen Contrahenten geltenden Gesetzen, Beschlüssen oder Verordnungen sich richten.

Art. 2. Als Belgische und Hannoversche Schiffe sollen diejenigen angesehen werden, welche unter der Flagge ihres Landes fahren und mit ihren, durch die respective Gesetzgebung der beiden Staaten zu Constatirung der Nationalität erforderlichen Schiffspapieren und Certificaten versehen sind.

Art. 3. In Allem, was die Aufstellung, Beladung oder Ausladung der Schiffe in den Häfen, Bassins oder Rheden eines der beiden Staaten betrifft, und überhaupt hinsichtlich aller Förmlichkeiten und Bestimmungen jeder Art, denen die Handelsschiffe, deren Mannschaft, und die Bewegung oder Behandlung ihrer Ladung unterliegen mögen, wird gleichfalls vereinbart, dass den National-Schiffen kein Vorrecht und keine Begünstigung bewilligt werden soll, die nicht auch den Schiffen des andern Staates zu Theil wird, indem es der Wille der beiden Souveraine ist, dass auch in dieser Beziehung die Fahrzeuge der beiden Staaten auf vollkommen gleichem Fuss behandelt werden sollen.

Art. 4. Die Schiffe des einen der beiden Staaten, welche in die Häfen des andern einlaufen, sollen, insoweit die Gesetze des Landes nicht entgegen stehen, ihre Ladung, je nach dem Wunsche des Capitains oder Eigners des Schiffes, theilweise löschen und mit dem Reste jene Häfen frei verlassen dürfen.

Art. 5. Die Schiffe des einen der beiden Staaten, welche entweder um Ordres zu empfangen, oder um Zuflucht zu suchen, oder um zu überwintern in die Häfen des andern Staates einlaufen, sollen von allen Abgaben von den Ladungen frei sein, jedoch nur in so fern sie nicht ganz oder zum Theil ausladen und keine Handels-Operation vornehmen.

Es wird vereinbart, dass, wenn die Waaren ganz oder zum Theil an einen andern Bord oder an das Land gebracht werden, um sie zu behandeln, oder um das Schiff zu repariren oder zu calfatern, dieses als Ausladen nicht angesehen werden soll, sofern der Capitain oder Berechtigte die Erlaubniss der competenten Behörde eingeholt hat. Diese soll alle durch die bestehenden Gesetze gestatteten Vorsichtsmassregeln zu Verhütung von Missbräuchen treffen können.

Wenn die Ausbesserung des Schiffes oder sonstige Umstände erfordern sollten, dass die Ladung ganz oder theilweise in eine Niederlage gebracht werde, so soll von demjenigen, was wieder herausgeht, um auf demselben oder jedem andern Schiffe wieder eingeladen und ausgeführt zu werden, keine Steuer, Abgabe oder Auflage entrichtet werden, welche im gleichen Falle nicht auch von den National-Schiffen für ihre Ladung entrichtet wird oder würde.

Art. 6. Das ehemalige Strandrecht ist und bleibt hinsichtlich der Waaren, der Schiffe und der Unterthanen beider Hohen Contrahenten gänzlich abgeschafft.

Alle auf die Bergung der Belgischen Schiffe und deren Ladungen, welche an den Hannoverschen Küsten Schiffbruch erlitten haben, so wie gegenseitig auf die Bergung der Hannoverschen Schiffe und deren Ladungen, welche an den Belgischen Küsten Schiffbruch erlitten haben, bezüglichen Operationen sollen nach den, in den beiden Ländern bestehenden Gesetzen und dergestalt geschehen, dass die Unterthanen der Hohen Contrahenten in dieser Beziehung alle den Eingeborenen und den begünstigtesten Nationen bewilligte Vortheile geniessen sollen.

Art. 7. Jeder der Hohen Contrahenten räumt dem andern die Befugniss ein, in seinen Häfen und Handelsplätzen Consuln oder Vice-Consuln zu unterhalten.

Die von ihrer respectiven Regierung gehörig ernannten Consuln jeder Klasse sollen, nachdem sie das Exequatur der Regierung, in deren Gebiete sie residiren sollen, erhalten haben, in beiden Ländern, sowohl für ihre Person als Behuf ihrer Dienstverrichtungen, die Privilegien zu geniessen haben, welche daselbst die Consuln der begünstigtesten Nationen geniessen.

Art. 8. Die Belgischen Schiffe und deren Ladungen sollen hinsichtlich des Betrages und der Erhebungsweise des Stader oder Brunshäuser Zolles auf gleichem Fuss wie die Schiffe und Ladungen der begünstigtesten Nationen, Hannover eingeschlossen, jedoch mit Ausnahme der freien Stadt Hamburg, behandelt werden.

Wenn in der Folge die Hannoverschen Schiffe, so wie deren Ladung, ganz oder theilweise, direct oder indirect, von besagtem Zolle befreit werden sollten, so sollen die Belgischen Schiffe und deren Ladung sofort die nämliche Begünstigung geniessen.

Art. 9. Die aus den Belgischen Steinbrüchen kommenden Steine jeder Art und Marmor sollen vom Zolle und jeder sonstigen Abgabe zu Stade oder Brunshausen frei sein. Lumpen- und raffinirter Zucker, gerbtes Leder, Waffen (Kriegs- und Jagd-Gewehre, Büchsen, Pistolen, blanke Waffen), Nägel, Krystall- und Glaswaaren jeder Art von Belgischem Ursprunge sollen nur die Hälfte der besagten Zoll- oder sonsti-

gen Abgaben, wie solche gegenwärtig bestehen oder künftig festgesetzt werden möchten, zahlen.

Es müssen jedoch, um diesen Vortheil zu genießen, jene Gegenstände in Schiffen des einen oder des andern der Hohen Contrahenten verführt werden, und ihr Ursprung muss durch ein, vom Hannoverschen Consul kostenfrei visirtes Zeugnis der Gemeindebehörde des Abkunfts- oder Fabrications-Orts constatirt sein.

Art. 10. Gegen den vorgedachten Nachlass an dem Stader oder Brunshäuser Zolle verpflichtet sich die Belgische Regierung, den Hannoverschen Schiffen die von der Niederländischen Regierung kraft des §. 3 des Artikels 9 des Vertrages vom 19. April 1839 erhobene Schelde-Schiffahrts-Abgabe erstatten zu lassen.

Art. 11. Wenn einer der Hohen Contrahenten in der Folge irgend einem andern Staate in Schiffahrts-Angelegenheiten andere oder grössere Begünstigungen, als die in gegenwärtiger Uebereinkunft stipulirten, bewilligt, so sollen die nämlichen Begünstigungen auch dem andern zukommen und derselbe solche unentgeltlich zu genießen haben, wenn die Bewilligung unentgeltlich ist, oder gegen ein Aequivalent, wenn die Bewilligung bedingungsweise erfolgt ist, in welchem Falle über das Aequivalent eine besondere Uebereinkunft zwischen den Hohen Contrahenten getroffen werden soll.

Art. 12. Die gegenwärtige Uebereinkunft soll ratificirt und die Ratificationen derselben sollen binnen sechs Wochen, oder wo möglich früher, ausgetauscht werden.

Dieselbe soll sechs Jahre hindurch, vom Tage der Auswechslung der Ratificationen an, Kraft und Gültigkeit haben. Wenn ein Jahr vor Ablauf dieses Zeitraumes die gegenwärtige Uebereinkunft nicht aufgekündigt ist, so soll sie von Jahr zu Jahr weiter verbindlich sein, bis der eine Contrahent dem andern seine Absicht, sie ausser Wirksamkeit treten zu lassen, jedoch ein Jahr vorher, angezeigt hat.

Zu Urkund dessen haben die respectiven Bevollmächtigten dieselbe in doppelter Urschrift unterzeichnet und mit ihren Wappen untersiegelt.

Geschehen zu Hannover, am funfzehnten Januar im Jahre des Herrn Eintausend Achthundert Zwei und Vierzig.

E. Hüpeden. Du Jardin.

10. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwischen Hannover und Gross-Britannien.

Seine Majestät der König von Hannover und Ihre Majestät die Königin des Vereinigten Königreichs von Gross-Britannien und Irland, von gleichem Wunsche beseelt, die Handelsverbindungen zwischen den beiderseitigen Ländern möglichst auszudehnen, sind zu diesem Zwecke übereingekommen, einen Handels- und Schiffahrts-Vertrag abzuschliessen, und in demselben die Zollabgaben, welche zu Stade oder Brunshausen von Englischen, die Elbe hinauf gehenden Schiffen und Waaren erhoben werden, zu ordnen. Zu dem Ende haben Ihre Majestäten zu Ihren resp. Bevollmächtigten ernannt, nämlich:

Seine Majestät der König von Hannover,

den Grafen Friedrich August Adolph von Kielmansegge, Allerhöchst Ihren ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei Ihrer Gross-Britannischen Majestät, Commandeur erster Klasse des Guelphen-Ordens etc. und Allerhöchst Ihren Geheimen Finanz-Rath Ernst Friedrich Georg Hüpeden, Commandeur zweiter Klasse des Guelphen-Ordens, Ritter zweiter Klasse des Königlich Preussischen Rothen Adler-Ordens und Ritter des Kurhessischen goldenen Löwen-Ordens; und

Ihre Majestät die Königin des Vereinigten Königreichs von Gross-Britannien und Irland,

den sehr achtbaren Herrn Georg, Grafen von Aberdeen, Viscount Gordon, Viscount Formatine, Lord Haddo, Methlick, Tarvis und Kellie, Pair des Vereinigten Königreichs, Ihrer Gross-Britannischen Majestät Rath im Geheimen Staatsrath, Ritter des uralten und sehr edlen Ordens der Distel, und Ihrer Gross-Britannischen Majestät Staats-Secretair für die auswärtigen Angelegenheiten; und den sehr achtbaren Herrn William Ewart Gladstone, Ihrer besagten Majestät Rath im Geheimen Staatsrath, Mitglied des Parlaments, Präsidenten des Geheimen Staatsraths-Ausschusses für die Angelegenheiten des Handels und der Colonien, Präsidenten der Münze Ihrer Majestät, etc.,

welche, nachdem Sie sich ihre Vollmachten gegenseitig mitgetheilt, und dieselben in guter und gehöriger Form befunden haben, über die nachfolgenden Artikel übereingekommen sind:

Art. 1. Von und nach dem Tage der Auswechslung der Ratificationen des gegenwärtigen Vertrages sollen den Britischen Schiffen, die in Hannoverschen Häfen ankommen, sich aufhalten, oder aus solchen abgehen, so wie den Hannoverschen Schiffen, die in den Häfen des Vereinigten Königreichs von Gross-Britannien und Irland, oder der auswärtigen Besitzungen Ihrer Gross-Britannischen Majestät ankommen, sich aufhalten, oder aus solchen abgehen, keine andere noch höhere Abgaben oder Lasten, welcherlei Art sie auch sein mögen, auferlegt werden als diejenigen, welchen einheimische Schiffe bei ihrer Ankunft oder

ihrem Aufenthalte in den besagten Häfen, oder ihrem Abgange aus selbigen jetzt oder in Zukunft unterworfen sind.

Art. 2. 1) Alle Handels-Artikel, welche Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleisses der Staaten Sr. Majestät des Königs von Hannover sind, und welche aus den Hannoverschen Häfen jetzt oder künftig in Hannoverschen Schiffen ausgeführt werden dürfen, sollen gleichfalls aus den besagten Häfen in Britischen Schiffen sowohl nach den Häfen des Vereinigten Königreichs, wie auch Ihrer Gross-Britannischen Majestät auswärtigen Besitzungen oder nach den Häfen irgend eines andern fremden Landes ausgeführt werden dürfen.

2) Alle Handelsartikel, welche Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleisses der Staaten Ihrer Gross-Britannischen Majestät sind, und welche aus den Häfen des Vereinigten Königreichs von Gross-Britannien und Irland, oder Ihrer Gross-Britannischen Majestät auswärtigen Besitzungen jetzt oder künftig in Britischen Schiffen ausgeführt werden dürfen, sollen gleichfalls aus den besagten Häfen in Hannoverschen Schiffen sowohl nach den Häfen des Königreichs Hannover, wie auch nach den Häfen irgend eines andern fremden Landes ausgeführt werden dürfen.

3) Alle Handels-Artikel, welche Erzeugnisse des Bodens und des Kunstfleisses der Staaten Sr. Majestät des Königs von Hannover sind, und welche jetzt oder künftig in Britischen Schiffen aus den Häfen des Königreichs Hannover, oder irgend eines andern fremden Landes nach den Häfen des Vereinigten Königreichs von Gross-Britannien und Irland, oder aus den Häfen des Königreichs Hannover nach den Häfen ihrer Gross-Britannischen Majestät auswärtigen Besitzungen eingeführt werden dürfen, sollen gleichfalls in Hannoverschen Schiffen eingeführt werden dürfen.

4) Alle Handels-Artikel, welche Erzeugnisse des Bodens und des Kunstfleisses der Staaten Ihrer Gross-Britannischen Majestät sind, und welche jetzt oder künftig nach den Häfen des Königreichs Hannover in Hannoverschen Schiffen eingeführt werden dürfen, sollen gleichfalls nach den besagten Häfen in Britischen Schiffen sowohl aus den Häfen des Vereinigten Königreichs von Gross-Britannien und Irland, wie auch Ihrer Gross-Britannischen Majestät auswärtigen Besitzungen, oder aus den Häfen irgend eines andern fremden Landes eingeführt werden dürfen.

Art. 3. Alle Handels-Artikel irgend einer Art, welche gesetzlich nach den Häfen des Vereinigten Königreichs von Gross-Britannien und Irland oder Ihrer Gross-Britannischen Majestät auswärtigen Besitzungen in Hannoverschen Schiffen, oder nach den Häfen des Königreichs Hannover in Britischen Schiffen eingeführt werden können, sollen bei ihrer Einfuhr denselben Eingangs-Steuern, Abgaben und Lasten unterworfen, und zu denselben Prämien, Rückzöllen, Vergütungen und Bevorrechtigungen berechtigt sein, gleichviel ob solche Handels-Artikel in den Schiffen des einen oder des andern Landes eingeführt werden.

Art. 4. Alle Handels-Artikel irgend einer Art, welche gesetzlich aus den Häfen des Vereinigten Königreichs von Gross-Britannien und Irland, oder Ihrer Gross-Britannischen Majestät auswärtigen Besitzungen in Hannoverschen Schiffen, oder aus den Häfen des Königreichs Hannover in Britischen Schiffen ausgeführt werden können, sollen bei ihrer Ausfuhr denselben Ausfuhr-Zöllen, Abgaben und Lasten unterworfen, und zu denselben Prämien, Rückzöllen, Vergütungen und Bevorrechtigungen berechtigt sein, gleichviel ob solche Handels-Artikel in Schiffen des einen oder des andern Landes ausgeführt werden.

Art. 5. In Erwägung, dass Britischen Schiffen nach den Hannoverschen Gesetzen gestattet ist, aus den Häfen aller Länder mit ihren Ladungen in die Häfen Hannovers einzulaufen; und in Erwägung, dass der Handel und die Schiffahrt Gross-Britanniens mit Hannover auf den Fuss der meist begünstigten Nation gestellt sind; in Rücksicht ferner auf die Leichtigkeit, mit welcher in Folge der Anwendung der Dampfkraft auf die Binnen-Schiffahrt die Beförderung von Gütern und Waaren aller Art, sowohl stromauf- als stromabwärts Statt findet, und auf die neuen Auswege, welche auf diese Weise dem Handel und der Schiffahrt zwischen dem Vereinigten Königreiche und den überseeischen Besitzungen Ihrer Gross-Britannischen Majestät einerseits, und dem Königreiche Hannover andererseits, eröffnet werden können; ist man übereingekommen, dass Hannoversche Schiffe nebst ihren Ladungen, sofern dieselben aus solchen Gütern bestehen, die zur Zeit der Einfuhr gesetzlich von diesen Schiffen in das Vereinigte Königreich und die auswärtigen Besitzungen Ihrer Gross-Britannischen Majestät aus irgend einem Hafen Hannovers eingeführt werden dürfen, künftig, wenn solche Schiffe aus den Mündungen der Maas, der Ems, der Weser und der Elbe, oder aus den Mündungen irgend eines andern schiffbaren, zwischen der Elbe und der Maas liegenden Flusses, oder aus den Mündungen irgend eines schiffbaren, zwischen der Trave und der Memel, beide einschliesslich, liegenden Flusses kommen, in die Häfen des Vereinigten Königreichs und der auswärtigen Besitzungen Ihrer Gross-Britannischen Majestät in der nämlichen Art sollen zugelassen werden, als wenn die Häfen, aus denen diese Schiffe vorgedachtermassen kommen, sich innerhalb des Gebietes Sr. Majestät des Königs von Hannover befänden; auch diesen Schiffen gestattet sein soll, die obenerwähnten Güter in der nämlichen Art einzuführen, wie dergleichen Güter aus den Hannoverschen Häfen eingeführt werden dürfen. Auf gleiche Weise sollen diese Schiffe, wenn dieselben sich von Gross-Britannien oder den auswärtigen Be-

sitzungen Ihrer Gross-Britannischen Majestät nach den oben näher bezeichneten Häfen begeben, eben so behandelt werden, als wenn dieselben nach einem Hannoverschen Hafen zurückkehrten.

Es versteht sich dabei jedoch, dass die im gegenwärtigen Artikel bewilligten Vergünstigungen nur so lange fortbestehen sollen, als Britische Schiffe und der Handel und die Schifffahrt Gross-Britanniens im Genuss derjenigen Vortheile verbleiben, gegen deren Einräumung die besagten Vergünstigungen, wie oben erwähnt, zugestanden worden sind.

Und es versteht sich dabei ferner, dass die besagten Vergünstigungen hinsichtlich der im gegenwärtigen Artikel bezeichneten Häfen sich nur so lange auf Hannoversche Schiffe erstrecken und für selbige fortbestehen, als Britische Schiffe und deren Ladungen bei ihrer Ankunft, ihrem Verweilen und ihrem Abgange in und aus besagten Häfen auf gleichen Fuss mit den Schiffen Hannovers gestellt werden.

Art. 6. Vom ersten October Achtzehnhundert Vier und Vierzig an sollen von Britischen Schiffen, welche die Elbe bis hinauf zu dem Punkte, wo die Zölle der obern Elbe anfangen, befahren, das heisst bis zur Stadt Hamburg und diese einschliesslich, oder von den Ladungen dieser Schiffe, in Beziehung auf den sogenannten Stader oder Brunshäuser Zoll keine andere oder höhere Zölle oder Abgaben erhoben werden, als diejenigen Zölle und Abgaben, welche in dem am 13. April 1844 zu Dresden zwischen den Elbuferstaaten unterzeichneten Verträge, und in den demselben beigefügten Separat-Artikeln, Regulativ und fünf Tabellen aufgeführt sind. Ein Exemplar des besagten Vertrages und seiner oben-erwähnten Anlagen ist gegenwärtigem Verträge beigefügt, und von den respectiven Bevollmächtigten beglaubigt.

In Hinsicht der folgenden Artikel jedoch, sofern solche Erzeugnisse des Britischen Bodens oder Kunstfleisses sind, nämlich:

1) Garn und Zwirn:

a) So weit sie nicht mit einem andern Zollsatz belegt sind, insbesondere: Garn und Zwirn von Wolle oder Haar, auch von Wolle oder Haar in Vermischung mit Baumwolle, Flachs oder Hanf.

b) Heedengarn.

c) Garn und Zwirn von Baumwolle, Flachs oder Hanf.

2) Zeugwaaren aus Baumwolle, Wolle und Leinen, so wie aus Mischungen dieser Stoffe:

a) Zeuge, Tücher, Gewebe, Bandwaaren, Posamentier-Arbeit, Putz- und Modewaaren, Stickereien, Spitzen, Strumpfwaaren, Teppiche und Decken aus Baumwolle, Wolle und Leinen, so wie aus Mischungen dieser Stoffe; imgleichen fertige neue Kleidungsstücke und Wäsche.

b) Pack-, Sack- und Segel-Leinwand.

3) Zinn in Blöcken, Mulden etc., auch altes Zinn.

4) Weissblech.

5) Eisen- und Stahlwaaren, und zwar:

a) Chirurgische Instrumente, Messerschmiede-Waaren, Schwertfeger- und Büchsenmacher-Arbeit, Nadeln, Nadlerwaaren und andere feine Eisenkram-Waaren, (Cutlery, Hardware, Ironmongery &c.) auch Waaren von Eisenblech.

b) Eisen- und Stahldraht, grobe Werkzeuge von Eisen oder Stahl, auch dergleichen in Verbindung mit Holz oder Leder etc., und Grobschmiede-Arbeiten aller Art, als: Aexte, Bettstellen, Fensterstangen, Heizapparate und Gestelle dazu, Hehgabeln, Hufeisen, Ketten (excl. der Ankerketten), Kisten, Kutsch- und Wagenfedern, Sägen, Schaufeln, Schraubstöcke und Schraubbolzen, Sensen, Sicheln, Striegel, Strohmesser, Thüren und Thürbeschläge, Waffeleisen, Zuckermesser, (Negerhauer) etc.; auch gegossene und geschmiedete Nägel und Knöpfe.

6) Syrup, auch Kartoffel-Syrup und Runkelrübenmelasse.

7) Erdenwaaren:

Fayance und Steingut, oder Töpfergut, welches nicht höher oder niedriger tarifirt ist als 6 Pfennig per Centner

8) Kupfer, auch Messing und ähnliche Metallgemische, und Waaren daraus, als:

A) Kupfer, Messing, Britannia-Metall, Packfong u. dgl.

a) Geschmiedet, gewalzt, gegossen, zu Geschirren, auch Kupfer etc., Schaalen, wie sie vom Hammer kommen; ferner Blech, Dachplatten, Draht, desgleichen polirte, gewalzte, auch plattirte Tafeln und Bleche.

b) Rohkupfer in Scheiben und Blöcken; Roh- (Stück) Messing; altes Bruchkupfer oder Bruchmessing, Kupfer- und Messingfeile, Glockengut und Kupfermünzen.

B) Waaren, (fertige, wie: Kessel, Pfannen etc.) aus Kupfer oder den vorgenannten Metallgemischen, oder aus Kupfer-, Messing- etc., Blech, auch Gelb- und Glockengiesserarbeit,

Position des
Tarifs.

42. C. a.

42. C. b.

42. C. c.

42. D. a.

42. D. b.

47. A.

9. A. c.

9. B. a.

9. B. c.

7. H.

11. A.

26. A. a.

26. A. b.

26. B.

ist man übereingekommen, dass die auf diese Artikel zu erhebenden Abgaben oder Zölle, wenn erstere, wie vorher bemerkt, entweder in Britischen oder in Schiffen irgend eines der Elbuferstaaten bis zu dem Punkte, wo die Zölle der Ober-Elbe anfangen, die Elbe hinaufgeführt werden, nur zwei Drittheile der Abgabe oder des Zolles, wie solche in den oben-erwähnten Tabellen aufgeführt sind, betragen sollen.

Auch ist man übereingekommen, dass in Hinsicht auf Britische Schiffe, welche in vorbemerakter Art die Elbe hinaufgehen, die Vorzeigung der Schiffspapiere derselben als ein hinlänglicher Beweis ihrer Nationalität, so wie, dass eine die Handelsgegenstände begleitende Erklärung in der Englischen Zollabfertigung, wodurch bezeugt wird, dass dieselben Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleisses des Vereinigten Königreichs sind, als ein hinlänglicher Beweis des Ursprungs der Güter gelten soll, welche die Ladungen solcher Schiffe ausmachen.

Art. 7. Seine Majestät der König von Hannover und Ihre Majestät die Königin des Vereinigten Königreichs von Gross-Britannien und Irland verpflichten sich gegenseitig, den Unterthanen irgend eines andern Staates keine Verminderung von Abgaben, noch Vergünstigungen, Vorrechte oder Freiheiten irgend einer Art in Bezug auf Handel und Schifffahrt zu bewilligen, welche nicht gleichfalls und zu der nämlichen Zeit auf die Unterthanen des andern Hohen contrahirenden Theils ausgedehnt werden, und zwar unentgeltlich in den Fällen, wo das Zugeständniss zu Gunsten des andern Staates unentgeltlich ertheilt wurde, oder, falls das Zugeständniss an Bedingungen geknüpft war, gegen Leistung einer möglichst gleichkommenden Vergütung oder eines möglichst gleichen Aequivalents.

Es versteht sich hiebei jedoch, dass obige Verabredung keine Anwendung auf die Vorzüge und Freiheiten in Betreff des Brunshäuser Zolles findet, welche die freie und Hansestadt Hamburg in Kraft des §. 2 des Regulativs geniesst, und das dem am 13. April 1844 von den Commissarien der Elbuferstaaten über den besagten Zoll unterzeichneten Verträge angeschlossen ist.

Art. 8. Gegenwärtiger Vertrag soll bis zum 1. Januar 1854 in Kraft bleiben, und über diesen Zeitpunkt hinaus noch bis zum Ablaufe eines Zeitraumes von zwölf Monaten, nachdem die eine oder die andere der Hohen contrahirenden Mächte der andern ihre Absicht denselben aufzuheben, wird zu erkennen gegeben haben; indem eine jede der Hohen contrahirenden Mächte sich das Recht vorbehält, der andern eine solche Erklärung zugehen zu lassen; wie denn auch hiemit zwischen ihnen festgesetzt wird, dass gegenwärtiger Vertrag, mit allen darin enthaltenen Bestimmungen, nach dem Ablaufe von zwölf Monaten, von dem Zeitpunkte angerechnet, wo die eine der Hohen contrahirenden Mächte jene Erklärung von Seiten der andern Macht wird erhalten haben, für beide Mächte nicht mehr verbindlich sein soll.

Art. 9. Der gegenwärtige Vertrag soll ratificirt und die Ratifications-Urkunden sollen bis zum Ablauf von zwei Monaten nach dem Tage der Unterzeichnung, oder, wenn es sein kann, noch früher zu London ausgetauscht werden.

Zur Urkunde dessen haben die obengenannten Bevollmächtigten denselben unter Beifügung ihrer Siegel unterzeichnet.

Geschehen zu London, den Zwei und Zwanzigsten Julius Ein Tausend Achthundert Vier und Vierzig.

A. Kielmansegge. E. Hüpeden. Aberdeen. W. E. Gladstone.

II. Handels- und Schifffahrts-Vertrag zwischen Hannover und Sardinien.

Seine Majestät der König von Hannover und Seine Majestät der König von Sardinien, von dem Wunsche beseelt, das bisher zwischen den beiden Kronen so glücklich bestandene gute Einverständniss immer mehr zu befestigen und die Handelsbeziehungen zwischen ihren respectiven Unterthanen zu erweitern, sind übereingekommen, behuf des Abschlusses eines Schifffahrts- und Handels-Vertrages in Unterhandlung zu treten.

Zu diesem Zwecke haben Se. Majestät der König von Hannover mit Ihren Vollmachten versehen:

den Herrn Bodo Albrecht von Stockhausen, Ritter des Königlichen Guelphen-Ordens, Allerhöchst Ihren Kammerherrn, Legationsrath und Minister-Residenten bei Sr. Majestät dem Könige der Franzosen; und haben

Se. Majestät der König von Sardinien ebenfalls mit Ihren Vollmachten versehen:

den Marquis Anton Brignole Sale, Grosskreuz des Königlichen religiösen und militairischen Ordens vom heiligen Mauritius und heiligen Lazarus, Grosskreuz des Toscanischen St. Josephs-Ordens und des Dänischen Dannebrog-Ordens, Ritter des Polnischen Weissen Adler- und St. Stanislaus-Ordens, Allerhöchst Ihren Staats-Minister und Botschafter bei Sr. Majestät dem Könige der Franzosen;

welche Bevollmächtigte, nachdem sie die besagten Vollmachten ausgetauscht und in guter und gehöriger Form befunden, die nachstehenden Artikel abgeschlossen und unterzeichnet haben:

Art. 1. Die Hannoverschen Schiffe, welche beladen oder mit Ballast in die Sardinischen Häfen einlaufen, und hinwiederum die Sardinischen Schiffe, welche beladen oder mit Ballast in die Hannoverschen Häfen einlaufen, sollen, woher sie auch kommen oder wohin sie auch bestimmt

sind, bei ihrem Eingange, bei ihrem Abgange und während ihres Aufenthalts auf denselben Fuss, wie die National-Schiffe in Allem behandelt werden, was die Tonnen-, Lootsen-, Baaken-, Hafen-, Rhede-, Quarantaine- und Expeditions-Abgaben betrifft und überhaupt in Ansehung aller Abgaben und Lasten jeder Art, welche das Schiff angehen, es mögen dieselben von dem Staate, den Provinzen, Bezirken oder Gemeinden, oder aber von öffentlichen oder Privat-Anstalten, oder von Corporationen erhoben werden.

Art. 2. Um die durch den gegenwärtigen Vertrag ihnen zugesicherten Vortheile geniessen zu können, müssen die respectiven Schiffe des einen und des andern Staates zuvor, nach den in jedem der beiden Staaten bestehenden Gesetzen und Reglements, ihre Nationalität nachweisen.

Um die Ausführung dieser Clausel zu sichern, werden die Hohen contrahirenden Theile einander in möglichst kurzer Frist die zu gedachter Nachweisung erforderlichen Documente mittheilen, und behalten dieselben sich vor, einander von den Veränderungen Kenntniss zu geben, welche jeder Seits in diesem Theile der See-Gesetzgebung zu treffen nach und nach für gut befunden werden sollte.

Art. 3. In Allem, was die Anlegung der Schiffe, ihre Beladung und Ausladung in den Häfen, Bassins, Rheden, Flüssen und Kanälen des einen der beiden Staaten betrifft, soll den einheimischen Schiffen keine Begünstigung und kein Vorrecht bewilligt werden, welche nicht auch den Schiffen des andern Staates zugestanden werden.

Art. 4. Die Schiffe des einen der beiden Staaten, welche in die Häfen des andern einlaufen, sollen die Befugniß haben, nur einen Theil ihrer Ladung ein- oder auszuladen und sich dann in die anderen Häfen desselben Staates zu begeben, um daselbst ihre Ein- oder Ausladung zu vervollständigen.

Art. 5. Die Schiffe des einen der beiden Staaten, welche durch die schlechte Witterung oder in Folge von Beschädigung oder Schiffbruch genöthigt werden, in den Häfen des andern Staates anzulegen, sollen daselbst sowohl für das Schiff, als für die Ladung die nämlichen Begünstigungen und Befreiungen, welche die Gesetzgebung jedes der beiden Staaten seinen eigenen Schiffen unter solchen Umständen bewilligt, geniessen, sofern die Nothwendigkeit des Anlegens gehörig dargethan wird und sie mit keiner Handels-Operation durch Ein- oder Ausladung von Waaren sich befassen. Es sollen jedoch die durch eine nothwendige Ausbesserung des Schiffes veranlassten Aus- und Wiedereinladungen als Handels-Operationen nicht angesehen werden.

Den respectiven Consuln und sonstigen Consular-Agenten soll gestattet sein, die Operationen zu überwachen, welche auf die Rettung der Ladung, die Ausbesserung, die Verproviantirung oder eintretenden Falls den Verkauf der zum Anlegen eingelaufenen, oder an der Küste gescheiterten oder verunglückten Schiffe sich beziehen.

Art. 6. Die Schiffe des einen der beiden Staaten, welche in einen der Häfen des andern einlaufen, um daselbst zu überwintern, sollen keine andere noch höhere Schiffahrts-Abgaben entrichten, als diejenigen, welchen in gleichen Umständen die einheimischen Schiffe unterworfen sind.

Wenn das Ueberwintern, die Ausbesserung des Schiffes oder andere Umstände erfordern, dass die Ladung ganz oder theilweise in Niederlagen gebracht werde, so sollen von demjenigen, was aus selbigen wieder heraus kommt, um, sei es auf demselben oder jedem andern Schiffe, wieder eingeladen und wieder ausgeführt zu werden, keine andere noch höhere Abgaben, Auflagen oder Lasten irgend einer Art entrichtet werden, als diejenigen Abgaben, Auflagen oder Lasten, welche im gleichen Falle für die Ladungen der einheimischen Schiffe erhoben werden.

Art. 7. Die Küsten-Schiffahrt oder Cabotage wird in beiden Ländern den einheimischen Schiffen ausschliesslich vorbehalten.

Art. 8. Jede Art von Handels-Gegenständen, welche Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie der Staaten Sr. Majestät des Königs von Hannover oder jedes andern Landes sind, und in die Staaten Sr. Majestät des Königs von Sardinien von den Sardinischen Schiffen gesetzlich eingeführt werden dürfen, und, gegenseitig, jede Art von Handels-Gegenständen, welche Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie der Staaten Sr. Majestät des Königs von Sardinien oder jedes andern Landes sind, und in die Staaten Sr. Majestät des Königs von Hannover von den Hannoverschen Schiffen gesetzlich eingeführt werden dürfen, sollen, es mögen diese Schiffe direct aus den Häfen des Staates, dessen Flagge sie führen, oder aus irgend einem andern fremden Lande kommen, daselbst ebenfalls von den Schiffen des andern contrahirenden Theiles eingeführt werden dürfen, ohne dass diese gehalten sind, andere oder höhere Abgaben irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen und zum Vortheil der Regierung, der Local-Behörden oder öffentlichen und Privat-Anstalten jeder Art erhoben werden, zu entrichten, als diejenigen, welche die nämlichen Gegenstände in demselben Falle zu zahlen hätten, wenn sie von einheimischen Schiffen eingeführt würden.

Art. 9. In gleicher Weise sollen Handels-Gegenstände jeder Art, welche aus den Häfen Sr. Majestät des Königs von Hannover auf Hannoverschen Schiffen gesetzlich ausgeführt werden dürfen, auch auf Sardinischen Schiffen von dort ausgeführt werden können; und sollen, gegenseitig, Handels-Gegenstände jeder Art, welche aus den Häfen Sr. Majestät des Königs von Sardinien auf Sardinischen Schiffen gesetzlich ausgeführt werden dürfen, auch auf Hannoverschen Schiffen von dort ausgeführt werden können, ohne andere oder höhere Abgaben oder Lasten jeder Art oder Benennung, welche im Namen und zum Vortheil der

Regierung, der Local-Behörden oder öffentlichen und Privat-Anstalten jeder Art erhoben werden, zu entrichten, als diejenigen, welche für die nämlichen Gegenstände zu zahlen wären, wenn sie auf einheimischen Schiffen ausgeführt würden.

Art. 10. Keine Priorität, noch ein Vorzug soll direct oder indirect von dem einen oder dem andern der contrahirenden Theile, noch von einer in dessen Namen oder unter dessen Autorität handelnden Compagnie, Corporation oder Person für den Ankauf irgend eines in das Gebiet des andern Theils gesetzlich eingeführten Handels-Gegenstandes, in Betracht der Nationalität des Schiffes, welches die besagten Gegenstände eingeführt hat, bewilligt werden, es möge dem einen oder dem andern Theile angehören, in dessen Häfen die Handels-Gegenstände eingeführt sind.

Art. 11. Es darf von dem einen der contrahirenden Theile dem Handel und der Schiffahrt des andern keine neue oder höhere Abgabe, und keine Behinderung oder Beschränkung irgend einer Art auferlegt werden, welche nicht ebenfalls und in gleichem Masse dem Handel und der Schiffahrt jedes andern Landes auferlegt wird.

Wenn einer der Hohen contrahirenden Theile in der Folge irgend einem andern Staate in Zoll- oder Schiffahrts-Angelegenheiten andere oder grössere Begünstigungen, als die in gegenwärtiger Uebereinkunft stipulirten, bewilligt, so sollen dieselben Begünstigungen auch dem andern zu Theil werden, und zwar unentgeltlich, wenn die Bewilligung unentgeltlich ist, oder gegen ein Aequivalent, wenn die Bewilligung unter Bedingungen erfolgt ist. In diesem letztern Falle soll die Bestimmung des Aequivalents durch eine besondere Uebereinkunft zwischen den Hohen contrahirenden Theilen geschehen.

Art. 12. Die respectiven Consuln, Vice-Consuln und sonstigen Handels-Agenten sollen ermächtigt sein, behuf Aufsuchung, Anhaltung, Festnehmung und Gefangennehmung der Deserteurs von den Kriegs- und Handels-Schiffen ihres Landes die Hülfe der Local-Behörden zu requiriren. Sie haben sich deshalb an die competenten Gerichte, Richter und Beamten zu wenden und schriftlich die oben erwähnten Deserteurs zu reclamiren, indem sie durch Mittheilung der Schiffs-Register oder Mannschaftsrollen oder sonstigen amtlichen Urkunden beweisen, dass jene Individuen zu den Mannschaften gehört haben. Wenn diese Reclamation auf solche Weise begründet ist, so soll die Auslieferung nicht verweigert werden. Die Deserteurs sollen, wenn sie festgenommen sind, zur Verfügung der besagten Consuln oder sonstigen Handels-Agenten gestellt werden und können, auf Requisition und auf Kosten Derjenigen, welche sie reclamiren, in den öffentlichen Gefängnissen eingeschlossen werden, um bis dahin festgehalten zu werden, dass sie den Schiffen, zu welchen sie gehören, zurückgegeben werden können, oder um auf nationalen oder anderen Schiffen in ihr Land zurückgeschickt zu werden. Wenn dieselben jedoch binnen drei Monaten vom Tage ihrer Verhaftung an nicht zurückgeschickt sind, so sollen sie in Freiheit gesetzt werden und aus derselben Ursache nicht wieder festgenommen werden können. Wenn übrigens der Deserteur in dem Lande seiner Verhaftung ein Verbrechen oder Vergehen begangen haben sollte, so kann seiner Auslieferung so lange Anstand gegeben werden, bis das Gericht, bei welchem die Sache anhängig ist, das Erkenntniss abgegeben und dieses seine Vollziehung erhalten hat.

Art. 13. Die Sardinischen Schiffe und deren Ladungen sollen, in Ansehung des Tarifs und der Erhebungsweise des Stader oder Bruns-häuser Zolles, auf den Fuss der Schiffe und Ladungen der begünstigtesten Nationen behandelt werden, mit Ausnahme nur der Stadt Hamburg und des Königreichs Dänemark für das an der Elbe belegene Herzogthum Holstein.

Art. 14. Die Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages sollen auf das Fürstenthum Monaco anwendbar sein. Demzufolge sollen die dem Hannoverschen Handel und der Hannoverschen Flagge in den Sardinischen Staaten zugestandenen Vortheile auch in dem besagten Fürstenthume zu Gunsten des Hannoverschen Handels und der Hannoverschen Flagge bestehen, und, gegenseitig, die dem Sardinischen Handel und der Sardinischen Flagge in den Hannoverschen Staaten zugestandenen Vortheile daselbst auch den den Unterthanen des Fürstenthums Monaco gehörigen Waaren und Schiffen bewilligt werden.

Art. 15. Der gegenwärtige Vertrag soll acht Jahre hindurch vom Tage der Auswechslung der Ratificationen an Kraft und Gültigkeit haben. Wenn ein Jahr vor dem Ablaufe dieses Zeitraumes der gegenwärtige Vertrag nicht aufgekündigt wird, so soll derselbe von Jahr zu Jahr fortwährend verbindlich bleiben, bis der eine der Hohen contrahirenden Theile dem andern, aber ein Jahr vorher, seine Absicht angezeigt hat, die Wirkungen desselben aufhören zu lassen.

Art. 16. Die Ratificationen des gegenwärtigen Vertrages sollen binnen drei Monaten, oder wo möglich früher, ausgewechselt werden.

Zu Urkund dessen haben die respectiven Bevollmächtigten denselben in doppelter Ausfertigung unterzeichnet und ihre Wappensiegel beigesezt.

Geschehen zu Paris, am elften August im Jahre der Gnade Eintausend Achthundert Fünf und Vierzig.

B. v. Stockhausen.

A. Brignole Sale.

* * *

Separat-Artikel.

Da Seine Majestät der König von Sardinien aus besonderen Gründen für angemessen erachten, für jetzt noch Differenzial-Abgaben zum Nachtheil der fremden Flaggen, von direct aus dem Schwarzen Meere, den Häfen des Adriatischen Meeres und denjenigen des Mittelmeeres bis zum Cap Trafalgar eingeführtem Getreide, Oliven-Oel und Wein, ungeachtet der Artikel eins und acht des gegenwärtigen Vertrages, zu erheben; so wird zwischen den Hohen contrahirenden Theilen ausdrücklich bestimmt und festgesetzt, dass Se. Majestät der König von Hannover volle und gänzliche Freiheit haben sollen, zum Nachtheil der Sardinischen Flagge gleichmässige Differenzial-Abgaben auf die nämlichen aus denselben Ländern eingeführten Artikel zu legen, falls die Erhebung der Differenzial-Abgaben von Sr. Majestät dem Könige von Sardinien zum Nachtheil der Hannoverschen Flagge über den Zeitraum von vier Jahren, vom Tage der Auswechsellung der Ratificationen des gegenwärtigen Vertrages und Separat-Artikels an, hinaus fortgesetzt werden sollte. Allein jene gleichmässigen Differenzial-Abgaben jedweder Art von den genannten Handels-Artikeln sollen von dem Augenblicke an nicht mehr erhoben werden, wo die Hannoversche Regierung amtlich benachrichtigt sein wird, dass die Erhebung der Differenzial-Abgaben abseiten Sr. Sardinischen Majestät aufgehört habe.

Der gegenwärtige Separat-Artikel soll die nämliche Kraft und Gültigkeit haben, als wenn derselbe Wort für Wort in den heute unterzeichneten Vertrag aufgenommen wäre, und gleichzeitig mit demselben ratificirt werden.

Zu Urkund dessen haben wir Unterzeichneten Kraft unserer Vollmachten den gegenwärtigen Separat-Artikel unterschrieben und die Siegel unserer Wappen beigeschrieben.

Geschehen zu Paris, am elften August im Jahre der Gnade Eintausend Achthundert Fünf und Vierzig.

B. v. Stockhausen.

A. Brignole Sale.

12. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwischen Hannover und Griechenland.

Seine Majestät der König von Hannover und Se. Majestät der König von Griechenland, gleich beseelt von dem Wunsche, die Handelsbeziehungen zwischen Ihren beiderseitigen Staaten zu erweitern und zu befestigen, und überzeugt, dass nichts mehr zu der Erreichung dieses gemeinsamen Zweckes beizutragen vermöchte, als die Einführung einer auf das Princip einer vollkommenen Reciprocität gegründeten gegenseitigen Handels- und Schiffahrts-Freiheit, haben behuf der Abschliessung eines desfallsigen Vertrages zu Bevollmächtigten ernannt:

Se. Majestät der König von Hannover:

Allerhöchst Ihren General-Consul in Griechenland, Friedrich Strong, Ritter des Königlich Griechischen Erlöser-Ordens und des Grossherzoglich-Oldenburgischen Haus- und Verdienst-Ordens etc., und

Se. Majestät der König von Griechenland:

Allerhöchst Ihren Director im Ministerium des Königlichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten, Peter Delyanni, Ritter Allerhöchst Ihres Erlöser-Ordens, Gross-Commandeur des Ordens vom Niederländischen Löwen und des Portugiesischen Christ-Ordens, Inhaber der Insignien der Ritter des ausgezeichneten Ordens Karls III. von Spanien, Commandeur des Sächsischen Civil-Verdienst-Ordens, des Schwedischen Nordstern-Ordens und des religiösen und militairischen St. Mauritius- und Lazarus-Ordens von Sardinien, Offizier des Belgischen Leopold-Ordens, Ritter des Oesterreichischen Ordens der eisernen Krone dritter Klasse und des Preussischen Rothen Adler-Ordens dritter Klasse etc.

welche, nachdem sie ihre respectiven Vollmachten ausgewechselt und in guter und gehöriger Form befunden, über die nachstehenden Artikel übereingekommen sind:

Art. 1. Die Unterthanen jedes der Hohen contrahirenden Theile sollen für ihre Person im ganzen Umfange der Besitzungen des andern Theils die nämliche Sicherheit und die nämliche Freiheit des Handels geniessen, wie die Einheimischen, und hinsichtlich ihres Eigenthums und ihrer Handels-Geschäfte unbedingt auf denselben Fuss wie die Eingebornen behandelt werden, unter der Bedingung, dass sie den in den respectiven Ländern bestehenden Gesetzen und Verordnungen sich unterwerfen.

Art. 2. Sie sollen allenthalben, wo es ihnen ansteht, Häuser und sonstige für ihren Handel oder für ihr Gewerbe geeignete Immobilien miethen, ankaufen und besitzen können und das Recht geniessen, nach Gefallen über ihr Vermögen und Eigenthum durch Verkauf, Tausch, Schenkung oder Testament, oder auf jede sonstige Weise zu verfügen, ohne anderen oder grösseren Beschränkungen, Abgaben und Lasten unterworfen zu sein, als diejenigen sind, welche durch die Gesetze und Reglements der respectiven Länder für die Eingebornen festgesetzt sind oder werden. Sie sollen nach Gutdünken ihr Vermögen aus dem einen der beiden Gebiete in das andere übertragen können, ohne dass irgend eine Abgift oder Steuer wegen dieser Uebertragung ihnen auferlegt werde. Sie sollen in keinem Falle anderen noch höheren Abgaben oder Steuern

unterworfen werden, als diejenigen sind, denen die Eingebornen unterliegen. Sie sollen von jeder Militair- oder Marine-Conscription befreit sein; kein gezwungenes Anlehn soll ihnen auferlegt werden, und ihre Person und ihr Eigenthum soll keiner andern Last, Requisition noch Steuer unterworfen werden, als diejenigen, denen die Person und das Eigenthum der Eingebornen unterliegen. Diejenigen, welche nur das Schiffer- oder Seefahrer-Gewerbe unter der Flagge des andern Staates treiben, sollen von jeder Auflage auf ihre Person und ihr Gewerbe befreit sein.

Art. 3. Die Hannoverschen Schiffe, welche mit Ballast oder beladen in den Griechischen Häfen, Rheden, Flüssen und Kanälen anlangen, und, gegenseitig, die Griechischen Schiffe, welche mit Ballast oder beladen in den Hannoverschen Häfen, Rheden, Flüssen und Kanälen anlangen, sollen, woher sie auch kommen und aus welchem Lande auch ihre Ladung herrühre, bei ihrem Eingange, während ihres Aufenthalts und bei ihrem Abgange, wohin sie auch bestimmt seien, auf denselben Fuss wie die National-Schiffe in jeder Hinsicht und besonders in demjenigen behandelt werden, was die Controle-Massregeln, die Erhebungsweise und den Betrag der Abgaben, Tarife, Taxen und aller sonstigen Auflagen betrifft, sie mögen sein, welche sie wollen, und benannt werden, wie sie wollen, und im Namen und zum Vortheil der Regierung, der Local-Verwaltungen oder irgend eines Privat-Etablissements erhoben werden.

Art. 4. Es sollen vom Tonnen- und Hafengelde in den beiderseitigen Ländern befreit sein:

- 1) die Schiffe, welche mit Ballast, von woher es auch sei, angekommen, mit Ballast wieder auslaufen;
- 2) die Schiffe, welche aus einem Hafen eines der beiden Königreiche in einen oder mehrere andere Häfen desselben Königreichs übergehend, um daselbst ihre Ladung ganz oder zum Theil abzugeben oder um daselbst ihre Ladung einzunehmen oder zu vervollständigen, nachweisen, dass sie jene Abgaben bereits in dem ersten angelaufenen Hafen entrichtet haben, sofern nicht die National-Schiffe einigen weiteren Abgaben in demselben Falle unterworfen sind;
- 3) die Schiffe, welche mit Ladung wegen nothwendigen Anlegens in einen Hafen eingelaufen sind, wenn sie, ohne irgend eine Handels-Operation vorgenommen zu haben, denselben wieder verlassen. Es sollen als Handels-Operationen nicht angesehen werden: die Ausladung und Wiedereinladung der Waaren, behuf Reparatur des Fahrzeuges, die Ueberladung auf ein anderes Schiff im Fall der Unbrauchbarkeit des erstern, die zur Verproviantirung der Mannschaft erforderlichen Ausgaben und der Verkauf der beschädigten Waaren, welcher nach Berichtigung der Abgaben, Auflagen und durch die Zollgesetze vorgeschriebenen Förmlichkeiten erlaubt sein soll.

Art. 5. Die Unterthanen des einen der Hohen contrahirenden Theile, welche mit ihren Fahrzeugen an einer der dem andern Theile gehörenden Küsten ankommen, aber nicht in den Hafen einlaufen wollen, oder welche, nachdem sie eingelaufen sind, keinen Theil ihrer Ladung löschen wollen, sollen die Freiheit haben, wieder abzugehen und ihre Reise fortzusetzen, ohne andere Abgaben, Steuern oder Auflagen jeder Art für das Schiff oder die Ladung, als die von den National-Schiffen in denselben Fällen erhobenen, zu entrichten. Es versteht sich jedoch, dass sie stets nach den die Schiffahrt und die Plätze und Häfen, in denen sie einlaufen, betreffenden Reglements und Verordnungen, welche für die National-Schiffe bestehen oder bestehen werden, sich richten, und dass es den Sanitäts- und Zollbeamten gestattet sein soll, sie zu visitiren, an Bord zu bleiben und solche Vorsichtsmassregeln zu treffen, welche für erforderlich erachtet werden möchten, um den öffentlichen Gesundheitszustand im Lande zu erhalten und jeden unerlaubten Verkehr während des Verbleibens der Schiffe in ihrem Amtsbezirke zu verhüten.

Art. 6. Es wird bestimmt, dass die Fahrzeuge eines der Hohen contrahirenden Theile, welche in die Häfen des andern eingelaufen sind, sich sollen darauf beschränken dürfen, nur einen Theil ihrer Ladung, je nach dem Wunsche des Capitains oder Eigners zu löschen, und dass sie frei mit dem Reste sich sollen weggeben können, nachdem sie nur für den an das Land gebrachten Theil die auf den Waaren ruhenden Abgaben, Steuern und Auflagen bezahlt haben, deren Berichtigung auf die durch die Gesetze und Verordnungen der respectiven Länder vorgeschriebene Weise bescheinigt werden soll. Für den Theil der Ladung, welchen das Schiff wieder mitnimmt, soll Nichts bezahlt werden, und es soll das Schiff mit selbigem seine Fahrt nach einem oder mehreren andern Häfen desselben Landes fortsetzen und daselbst über den Rest seiner Ladung verfügen können, wenn dieselbe aus Gegenständen besteht, deren Einfuhr gegen die darauf gesetzten Abgaben erlaubt ist, oder es soll sich nach jedem andern Lande begeben können. Es versteht sich jedoch, dass die Abgaben, Steuern und Auflagen jeder Art, welche für die Schiffe selbst zu zahlen sind oder sein werden, in dem ersten Hafen, welchen sie anlaufen, nach der zweiten Bestimmung des Artikels 4 berichtigt werden müssen.

Art. 7. Alles, was von National-Schiffen in dem Königreiche des einen der Hohen contrahirenden Theile eingeführt oder aus demselben Königreiche ausgeführt werden darf, soll daselbst auch von den Schiffen des andern Theils, gleich viel von welchem Orte sie kommen, und von welchem Lande ihre Ladung herrührt, oder wohin sie bestimmt sind,

eingeführt und ausgeführt werden dürfen, ohne dass sie andere oder höhere Abgaben oder Auflagen jeder Art oder Benennung, sie mögen im Namen oder zum Vortheil der Regierung, der Local-Verwaltungen oder von irgend einem Privat-Etablissement erhoben werden, zu zahlen haben, als wenn die Einfuhr oder Ausfuhr in National-Schiffen erfolgte.

Art. 8. Es sollen als Hannoversche und Griechische Schiffe diejenigen angesehen werden, welche unter der Flagge ihres Landes fahren und mit den nach der respectiven Gesetzgebung der beiden Staaten zu Constaturung ihrer Nationalität erforderlichen Schiffspapieren und Certificaten versehen sind. Die Hohen contrahirenden Theile behalten sich vor, Erklärungen auszuwechseln, welche die Aufzählung dieser Papiere und Urkunden enthalten werden. Wenn nach der Auswechslung, welche spätestens drei Monate nach Unterzeichnung des gegenwärtigen Vertrages geschehen wird, einer der Hohen contrahirenden Theile sich in dem Falle befände, die desfallsigen Verordnungen zu ändern oder zu modificiren, so soll deshalb dem andern Theile eine amtliche Mittheilung gemacht werden.

Art. 9. Was die Küsten-Schiffahrt, das heisst den Transport von, an einem Platze eines Landes mit der Bestimmung nach einem andern Platze desselben Gebietes eingeladenen Producten oder Waaren betrifft, so sind die Hohen contrahirenden Theile übereingekommen, das Recht dazu gegenseitig im ganzen Umfange ihrer respectiven Besitzungen den Unterthanen des andern Theils zur Ausübung auf ihren eigenen Fahrzeugen unter Befolgung der über diese Art von Schiffahrt in den resp. Ländern bestehenden Gesetze und Verfügungen zu bewilligen.

Art. 10. Es darf in dem Gebiete eines der beiden Hohen contrahirenden Theile auf die Erzeugnisse des Bodens oder des Gewerbflusses der Staaten des andern Theils kein Verbot und keine Beschränkung der Einfuhr oder der Ausfuhr, und keine andere oder höhere Abgabe, von welcher Art oder Benennung es sei, gelegt werden, wenn nicht diese Verbote, diese Beschränkungen und diese Abgaben auch auf die aus jedem andern Lande kommenden Gegenstände derselben Art gelegt werden.

Art. 11. Jede Niederlage- und Transit-Befugniß, jede Begünstigung hinsichtlich der in diesen Fällen zu entrichtenden Abgaben und deren Erhebung, alle Prämien und Rückerstattungen von Abgaben, und jeder andere Vortheil, welche in dem Gebiete eines der Hohen contrahirenden Theile bei der Einfuhr oder Ausfuhr von Gegenständen jedweder Art bewilligt werden, sollen auch den Gegenständen derselben Art, welche Erzeugnisse des Bodens oder des Gewerbflusses des andern contrahirenden Theiles sind, und den in dessen Schiffen erfolgenden Einfuhren und Ausfuhren zugestanden werden.

Art. 12. Es versteht sich, dass, wenn einer der Hohen contrahirenden Theile für die rohen oder verarbeiteten Erzeugnisse eines andern Landes eine beschränkte oder unbeschränkte Einfuhr- oder Ausfuhr-Erlaubniß, eine Niederlage- oder Transit-Befugniß, eine Verminderung, Rückzahlung oder sonstige Begünstigung hinsichtlich der Abgaben, oder Prämien, gegen Zusicherung besonderer Handelsvortheile, bewilligt, der andere contrahirende Theil für seine Erzeugnisse gleicher Art die nämliche beschränkte oder unbeschränkte Einfuhr- oder Ausfuhr-Erlaubniß, die nämliche Niederlage- oder Transit-Befugniß, Verminderung, Rückzahlung oder sonstige Begünstigung hinsichtlich der Abgaben, oder die nämlichen Prämien nur dann in Anspruch nehmen kann, wenn er solche Vortheile zusichert, wobei, unter Berücksichtigung der Opfer, welche die in Anspruch genommenen Zugeständnisse den contrahirenden Theilen zu Wege bringen möchten, die zu treffende Vereinbarung für den einen Theil, in Vergleich des für den andern daraus hervorgehenden Nutzens, eben so vortheilhaft wäre, wie für erstern die von ihm mit dem fraglichen dritten Lande getroffene Vereinbarung, ebenfalls in Vergleich des für letzteres daraus erwachsenden Vortheils, ist.

Art. 13. Jeder der Hohen contrahirenden Theile verpflichtet sich, bei seinen Käufen und Verkäufen, oder bei den Käufen und Verkäufen, welche von Compagnien oder von in seinem Namen oder unter seiner Autorität handelnden Agenten geschehen, den Erzeugnissen eines andern Landes vor den gleichartigen Erzeugnissen des andern contrahirenden Theiles, noch den Einfuhren oder Ausfuhren in seinen Schiffen oder den Schiffen einer dritten Nation, vor den Einfuhren oder Ausfuhren in Schiffen des andern contrahirenden Theils, keinen Vorzug zu gewähren.

Art. 14. Jeder der Hohen contrahirenden Theile gesteht dem andern die Befugniß zu, in seinen Häfen und Handelsplätzen General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln und Consular-Agenten zu unterhalten, welche Schutz genießen und allen Beistand erhalten sollen, der zu gehöriger Vernehmung ihres Amtes erforderlich ist. Die von ihrer Regierung gehörig bestellten Consuln jedweder Klasse sollen, nachdem sie von der Regierung, in deren Gebiete sie residiren sollen, das Exequatur erhalten, in beiden Ländern, sowohl für ihre Person, als für ihre Amtsverrichtungen, derjenigen Privilegien sich zu erfreuen haben, welche daselbst die Consuln der begünstigtesten Nationen genießen.

Die besagten General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln und Consular-Agenten sollen ermächtigt sein, behuf Anhaltung, Festnehmung und Gefangensetzung der Deserteure von den Kriegs- und Kauffarthenschiffen ihres Landes die Hülfe der Local-Behörden zu requiriren, und sich deshalb an die competenten Gerichte, Richter und Beamten wenden und schriftlich die oberwähnten Deserteure reclamiren, indem sie durch Mittheilung der Schiffsregister oder Mannschaftsrollen oder durch sonstige amtliche Urkunden beweisen, dass solche Individuen zu den gedachten

Mannschaften gehört haben; und wenn diese Reclamation auf solche Weise begründet ist, so soll die Auslieferung der Deserteure nicht verweigert werden, sofern sie keine Unterthanen des Landes sind, wohin sie desertirt sind.

Sobald solche Deserteure festgenommen sind, sollen sie zur Verfügung der genannten General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln oder Consular-Agenten gestellt werden, und können sie in den öffentlichen Gefängnissen auf Requisition und auf Kosten derer, welche sie reclamiren, eingeschlossen werden, um auf die Schiffe, zu denen sie gehörten, oder auf andere Schiffe der nämlichen Nation geschickt zu werden. Wenn dieselben aber binnen zwei Monaten vom Tage ihrer Festnehmung an nicht zurückgeschickt sind, so sollen sie in Freiheit gesetzt werden und aus derselben Ursache nicht wieder festgenommen werden können.

Es versteht sich jedoch, dass, wenn der Deserteur ein Verbrechen oder Vergehen begangen haben oder wegen Schulden verhaftet sein sollte, seiner Auslieferung Anstand gegeben werden kann, bis das Gericht, bei welchem die Sache anhängig ist, das Erkenntniß abgegeben und dieses seine Vollziehung erhalten hat.

Art. 15. Falls ein Schiff der Unterthanen eines der Hohen contrahirenden Theile an den Küsten des Gebiets des andern Theiles gescheitert ist, Schiffbruch gelitten oder Schaden genommen hat, so soll den schiffbrüchigen oder in Gefahr befindlichen Personen alle Hülfe und aller Beistand geleistet werden; sie sollen den einheimischen gleich behandelt und ihnen Pässe zur Rückkehr in ihr Vaterland ertheilt werden. Die verunglückten Schiffe und Waaren, oder deren Erlös, wenn sie verkauft worden sind, sollen ihren Eigenthümern oder deren Bevollmächtigten, oder aber ihrem in dem Bezirke oder der Provinz, wo der Schiffbruch Statt gehabt hat, residirenden Consul zurückgegeben werden, wenn die Reclamationen innerhalb der Frist von einem Jahre und einem Tage erfolgt, und zwar gegen Bezahlung der Rettungskosten, welche die National-Schiffe in demselben Falle entrichten würden; und die Rettungs-Compagnien sollen nur in denselben Fällen und nach denselben Fristen, welche den National-Capitainen und Mannschaften bewilligt sind, ihre Dienste aufdringen dürfen.

Die beiderseitigen Regierungen werden übrigens dahin sehen, dass diese Compagnien sich keine Vexationen noch Willkürlichkeiten erlauben. Die geretteten Artikel sollen der Entrichtung von Abgaben nur insoweit unterliegen, als sie etwa nachgehends zum Verbräuche oder zum Verkaufe in dem Lande, wo der Schiffbruch Statt gefunden hat, veräußert werden. Diejenigen dieser Artikel, deren Einfuhr etwa verboten wäre, müssen wieder ausgeführt werden, sofern sie nicht aus dem Königreiche ausgeführt sind, und in diesem Falle deren Identität dargethan wird. Jedenfalls soll die Takelage eines verunglückten Schiffes keiner Abgabe unterliegen.

Art. 16. Se. Majestät der König von Hannover und Se. Majestät der König von Griechenland kommen überein, die ganze Strenge der Gesetze gegen die als Seeräuber bekannten Personen und gegen alle diejenigen anzuwenden, welche, in ihren Staaten wohnhaft, als Mitwisser oder Mithelfer jener überführt werden möchten. Alle Unterthanen der Hohen contrahirenden Theile gehörenden Schiffe und Ladungen, welche von Seeräubern genommen und in die Häfen des einen oder andern Theils gebracht werden möchten, sollen deren Eigenthümern, oder, wenn dieselben abwesend, ihrem Consul, sobald die Identität und das Eigenthum bewiesen ist, zurückgegeben werden, und die Zurückgabe soll selbst dann erfolgen, wenn der reclamirte Gegengand im Besitze eines Dritten wäre.

Art. 17. Wenn einer der Hohen contrahirenden Theile mit einer Macht, einer Nation oder einem Staate im Kriege sich befände, so soll es den Unterthanen des andern Theils frei stehen, ihren Handel und ihre Schiffahrt mit denselben Staaten fortzusetzen, mit Ausnahme des Handels mit den allgemein als Kriegs-Contrebande angesehenen Artikeln und des Handels mit den effectiv zur See oder zu Lande blockirten oder belagerten Städten oder Häfen.

Es wird jedoch, in Betracht der Entfernung zwischen den respectiven Ländern der beiden Hohen contrahirenden Theile, stipulirt, dass ein, einem derselben angehöriges und nach einem blockirten Hafen bestimmtes Kauffarthenschiff nicht soll gekapert oder condemnirt werden, weil es zum ersten Male in den besagten Hafen einzulaufen versucht, sofern nicht bewiesen wird, dass gedachtes Schiff vor seiner Abfahrt oder unterwegs hätte erfahren können und müssen, dass der fragliche Platz sich im Blockadestande befinde.

Art. 18. Es wird zwischen den beiden contrahirenden Theilen ausgemacht, dass so lange sie fortfahren, ein regelmässiges, alle für die Erhaltung der öffentlichen Gesundheit erforderlichen Garantien darbietendes Quarantainewesen zu unterhalten, ihre Schiffe, welche direct aus ihren respectiven Gebieten kommen und von der competenten Behörde der Orte, von wo die besagten Schiffe ausgelaufen sind, mit einem Gesundheits-Zeugnisse versehen sind, worin versichert wird, dass an diesen Orten keine pestartige Krankheit herrsche, keiner andern Quantaine unterworfen werden sollen, als derjenigen, welche Behuf der Visitation des Sanitäts-Beamten des Hafens, wo die Schiffe angekommen sind, erforderlich ist. Nach dieser Visitation soll von der competenten Behörde jenen Schiffen erlaubt werden, sofort in freie Pratica überzugehen, vorausgesetzt, dass die Schiffe während der Fahrt keine verdächtige Communicationen gehabt haben, und dass nichts sich ereignet hat, was ihren Gesundheitszustand verdächtig machen könnte.

Art. 19. Der gegenwärtige Vertrag soll sieben Jahre lang, vom Tage der Auswechslung der Ratificationen an, in Kraft sein und über diese Frist hinaus, bis zum Ablaufe von zwölf Monaten, nachdem einer der Hohen contrahirenden Theile dem andern seine Absicht, die Wirkungen desselben aufhören zu lassen, angezeigt hat.

Art. 20. Die Ratificationen des gegenwärtigen Vertrages sollen zu Athen binnen drei Monaten, vom Tage der Unterschrift an, oder wo möglich früher, ausgewechselt werden.

Zu Urkund dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten der Hohen contrahirenden Theile den gegenwärtigen Vertrag unterzeichnet und mit ihren Wappen besiegelt.

Geschehen, in doppelter Ausfertigung, zu Athen, den Neun und Zwanzigsten Januar (Zehnten Februar) im Jahre der Gnade Eintausend Achthundert Sechs und Vierzig.

Frederick Strong.

Pierre Delyanni.

13. Bekanntmachung, die Aufhebung von Differenzial-Abgaben von **Hannoverschen** Schiffen in den **Russischen** Häfen betreffend.

Es wird hiemit zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass nach einer vom Kaiserlich Russischen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten am 30. August d. J. ausgestellten Erklärung in allen Häfen des Kaiserthums Russland und des Grossherzogthums Finnland die Hannoverschen Schiffe und deren Ladungen von den durch den Kaiserlichen Ukas vom 19. Junius d. J. eingeführten Differenzial-Abgaben befreit sind, und sowohl hinsichtlich der Schiffsabgaben als der Waarenzölle den Russischen Schiffen und deren Ladungen ganz gleich behandelt werden sollen.

Hannover, den 28. October 1845.

Königlich Hannoversches Finanz-Ministerium.

Schulte.

14. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwischen **Hannover** und den **Vereinigten Staaten von Nord-Amerika**.

Seine Majestät der König von Hannover und die Vereinigten Staaten von Amerika, von gleichem Wunsche beseelt, die Privilegien ihrer Schiffahrt auf die Grundlage der ausgedehntesten Liberalität zu stellen, und auch sonst jede Aufmunterung und Erleichterung zu gewähren, um den Handelsverkehr zwischen den beiderseitigen Staaten zu vermehren, haben beschlossen, die zwischen denselben zu beobachtenden Regeln durch einen Handels- und Schiffahrts-Vertrag definitiv festzusetzen.

Zu diesem Behufe haben Se. Majestät der König von Hannover mit Vollmacht versehen:

Allerhöchst Ihren Geheimenrath, den Freiherrn Georg Friedrich von Falcke, Grosskreuz des Königlichen Guelphen-Ordens, und hat der Präsident der Vereinigten Staaten gleiche Vollmacht erteilt:

dem Special-Agenten derselben bei Sr. Majestät dem Könige von Hannover, A. Dudley Mann, welche nach Auswechslung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten die nachstehenden Artikel mit dem Vorbehalte der Ratification abgeschlossen und unterzeichnet haben.

Art. 1. Die Hohen contrahirenden Theile kommen überein, dass jedwede Art von Producten, Manufacten oder Waaren irgend eines fremden Landes, welche zu jeder Zeit in den Vereinigten Staaten in deren eigenen Schiffen gesetzlich eingeführt werden darf, auch in Schiffen des Königreichs Hannover soll eingeführt werden dürfen, und dass keine höhere oder andere Abgaben von dem Tonnengehalte oder der Ladung des Schiffes, es mag die Einfuhr in einem Schiffe der Vereinigten Staaten oder in einem Hannoverschen Schiffe geschehen, gehoben werden soll. In gleicher Weise soll jedwede Art von Produkten, Manufacten oder Waaren irgend eines fremden Landes, welche je zur Zeit in das Königreich Hannover in dessen eigenen Schiffen gesetzlich eingeführt werden darf, auch in Schiffen der Vereinigten Staaten eingeführt werden dürfen, und sollen keine höhere oder andere Abgaben von dem Tonnengehalte oder der Ladung des Schiffes, es mag die Einfuhr in Schiffen des einen oder des andern Theils geschehen, erhoben werden.

Alles, was von dem einen Theile in dessen eigenen Schiffen nach irgend einem fremden Lande gesetzlich ausgeführt oder wieder ausgeführt werden darf, soll in gleicher Weise auch in den Schiffen des andern Theils ausgeführt oder wieder ausgeführt werden dürfen; und die nämlichen Abgaben, Vergütungen und Rückzahlungen sollen gehoben und bewilligt werden, es mag die derartige Ausfuhr oder Wiederausfuhr in Schiffen des einen oder des andern Theils geschehen; auch sollen keine höhere oder andere Abgaben irgend einer Art in den Häfen des einen Theils den Schiffen des andern Theils auferlegt werden, als welche in denselben Häfen von den einheimischen Schiffen zu entrichten sind oder sein werden.

Es wird ferner vereinbart, dass kein höherer oder anderer Zoll zu Brunshausen oder Stade an der Elbe von dem Tonnengehalte oder den Ladungen von Schiffen der Vereinigten Staaten erhoben werden soll, als

von dem Tonnengehalte und den Ladungen von Schiffen des Königreichs Hannover erhoben wird, und dass die Schiffe der Vereinigten Staaten keinen Lasten, Aufenthalt oder sonstigen Unannehmlichkeiten von den Hannoverschen Behörden bei der Vorbeifahrt an dem obgenannten Orte unterworfen werden sollen, wovon die Schiffe des Königreichs Hannover befreit sind oder werden.

Art. 2. Der vorhergehende Artikel ist nicht anwendbar auf den Küstenhandel und die Küstenfahrt der Hohen contrahirenden Theile, welche beiderseits ihren eigenen Unterthanen oder Bürgern ausschliesslich vorbehalten werden.

Art. 3. Von keinem der contrahirenden Theile, noch von in deren Namen oder unter deren Autorität handelnden Gesellschaften, Corporationen oder Agenten soll, bei dem Ankauf irgend eines gesetzlich eingeführten Handels-Artikels, wegen oder bezüglich der Nationalität des Schiffes, in welchem ein solcher Artikel eingeführt worden, es mag dem einen oder dem andern Theile angehören, ein Vorrecht noch Vorzug gegeben werden.

Art. 4. Das alte und barbarische Strandrecht soll hinsichtlich des den Unterthanen oder Bürgern der Hohen contrahirenden Theile gehörenden Eigenthums gänzlich aufgehoben bleiben.

Wenn ein Schiff des einen Theils an den Küsten oder innerhalb der Besitzungen des andern Theils Schiffbruch erlitten hat, gestrandet oder sonst beschädigt ist, so sollen die respectiven Bürger oder Unterthanen, sowohl für sich als für ihre Schiffe und Sachen, den nämlichen Beistand erhalten, welcher den Einwohnern des Landes, wo der Unfall sich ereignet, gebührt haben würde.

Dieselben sollen gehalten sein, die nämlichen Abgaben und Bergelöhne zu entrichten, welche die besagten Einwohner in einem gleichen Falle zu zahlen schuldig wären.

Wenn die Ausbesserungs-Arbeiten erforderlich machen, dass die Ladung ganz oder zum Theil gelöscht werde, so sollen sie von demjenigen, was sie wieder einladen und wegführen, keine Zollabgaben, Auflagen oder Gebühren zahlen, ausser solchen, welche in gleichem Falle von den einheimischen Schiffen zu entrichten sind.

Es versteht sich jedoch, dass wenn, während das Schiff ausgebessert wird, die Ladung gelöscht und in einer Niederlage für un versteuerte Güter aufbewahrt wird, die Ladung denjenigen Abgaben und Gebühren unterliegen soll, welche den Inhabern solcher Niederlagen gesetzlich zukommen.

Die durch gegenwärtigen Vertrag den respectiven Schiffen der Hohen contrahirenden Theile zugesicherten Privilegien sollen sich nur auf solche Schiffe erstrecken, welche innerhalb ihrer respectiven Gebiete erbauet, oder gesetzlich als Kriegsbeute condemnirt oder wegen Bruchs der Municipalgesetze des einen oder des andern der Hohen contrahirenden Theile für confiscirt erklärt sind, und welche ihren Unterthanen oder Bürgern ganz gehören.

Es wird ferner stipulirt, dass Schiffe des Königreichs Hannover ihre Mannschaften aus allen Staaten des Deutschen Bundes wählen dürfen, sofern nur der Capitain eines jeden Schiffes Unterthan des Königreichs Hannover ist.

Art. 6. Es sollen keine höhere oder andere Abgaben auf die Einfuhr in die Vereinigten Staaten von Artikeln, welche Erzeugnisse des Bodens oder des Gewerbflusses des Königreichs Hannover oder seiner Fischereien sind, und keine höhere oder andere Abgaben auf die Einfuhr in das Königreich Hannover von Artikeln, welche Erzeugnisse des Bodens und des Gewerbflusses der Vereinigten Staaten und ihrer Fischereien sind, gelegt werden, als von den gleichen Artikeln, welche Erzeugnisse des Bodens oder des Gewerbflusses irgend eines andern fremden Landes oder seiner Fischereien sind, zu entrichten sind oder sein werden.

Es sollen keine höhere oder andere Abgaben und Abgiffen in den Vereinigten Staaten auf die Ausfuhr irgend eines Artikels nach dem Königreiche Hannover, noch in Hannover auf die Ausfuhr irgend eines Artikels nach den Vereinigten Staaten gelegt werden, als diejenigen, welche bei der Ausfuhr der gleichen Artikel nach irgend einem andern fremden Lande zu entrichten sind oder sein werden.

Es soll auf die Einfuhr oder Ausfuhr irgend eines Artikels, welcher Erzeugniss des Bodens oder des Gewerbflusses des Königreichs Hannover oder seiner Fischereien, oder der Vereinigten Staaten oder ihrer Fischereien ist, aus oder nach den Häfen des besagten Königreichs oder der besagten Vereinigten Staaten, kein Verbot gelegt werden, welches nicht ebenfalls auf alle anderen Mächte und Staaten sich erstreckt.

Art. 7. Die Hohen contrahirenden Theile verpflichten sich gegenseitig, anderen Nationen in Ansehung der Schiffahrt und der Zollabgaben keine besondere Begünstigung zu verleihen, die nicht sofort auch dem andern Theile zu Gute kommt, welcher dieselbe unentgeltlich geniessen soll, wenn die Verleihung unentgeltlich erfolgt war, oder gegen Bewilligung einer möglichst gleichkommenden Vergütung, wenn die Verleihung gegen Bedingungen geschehen war.

Art. 8. Um durch alle zu seiner Verfügung stehenden Mittel die Handelsbeziehungen zwischen den Vereinigten Staaten und Deutschland zu vermehren, versteht das Königreich Hannover hiemit sich dazu, die Eingangs-Abgabe von roher Baumwolle abzuschaffen und auch die bestehenden Durchgangs-Abgaben von Tabacksblättern und Stengeln in Hogsheads oder Fässern, roher Baumwolle in Ballen oder Säcken, Wallfischthran in Fässern oder Tonnen und Reis in Tierces oder halben Tierces aufzuheben.

Ferner verpflichtet sich das Königreich Hannover, keine Weserzölle von den vorerwähnten Artikeln zu erheben, welche nach Häfen oder anderen Plätzen innerhalb seines Gebiets an der Weser bestimmt sind oder daselbst gelandet werden, und will ausserdem, wenn die an besagten Fluss grenzenden Staaten zu irgend einer Zeit früher oder später sich dazu verstehen, die Abgaben, welche sie von besagten, nach Häfen oder anderen Plätzen innerhalb des Hannoverschen Gebiets bestimmten Artikeln erheben, abzuschaffen, dann das Königreich Hannover bereitwillig die Weserzölle für dieselben nach den Häfen und Plätzen in solchen Staaten bestimmten Artikel aufheben.

Es versteht sich jedoch, dass die vorbesagten Stipulationen nicht so anzusehen sein sollen, als verböten sie von den besagten Artikeln eine Abgift zu erheben, welche hinreicht zur Bestreitung der Unkosten wegen Aufrechthaltung der Anordnungen in Betreff von Transitgütern. In keinem Falle soll jedoch die derartige Abgift den Betrag von Acht Pfennigen Hannoversches Geld (zwei Cents in dem Gelde der Vereinigten Staaten) für Einhundert Pfund Hannoversches Gewicht (Einhundert und Vier Pfund Gewicht der Vereinigten Staaten) übersteigen.

Art. 9. Die Hohen contrahirenden Theile gestehen einander die Befugniß zu, jeder in den Häfen des andern, selbst bestellte Consuln, Vice-Consuln, Handels-Agenten und Vice-Handels-Agenten zu unterhalten, welche die nämlichen Privilegien und Befugnisse, wie diejenigen der begünstigtesten Nationen geniessen sollen; wenn jedoch der eine oder der andere der genannten Consul Handeln treiben will, so sollen dieselben den nämlichen Gesetzen und Gebräuchen unterworfen sein, welchen Privatpersonen ihrer Nation in demselben Orte unterliegen.

Die Consuln, Vice-Consuln, Handels- und Vice-Handels-Agenten sollen das Recht haben, als solche bei Streitigkeiten, welche zwischen den Capitains und Mannschaften der Schiffe der Nationen, deren Interessen sie wahrzunehmen beauftragt sind, entstehen mögen, als Richter und Schiedsmänner zu handeln, ohne Dazwischenkunft der Ortsbehörden, wenn nicht etwa das Benehmen der Mannschaften oder des Capitains die Ordnung oder Ruhe des Landes stört, oder die besagten Consuln, Vice-Consuln, Handels-Agenten oder Vice-Handels-Agenten deren Beistand zu Vollziehung oder Aufrechthaltung ihrer Entscheidung in Anspruch nehmen.

Es versteht sich jedoch, dass diese Art von Urtheil oder schiedsrichterlicher Entscheidung die streitenden Theile nicht des ihnen zustehenden Rechts berauben soll, bei ihrer Zurückkunft an die richterliche Behörde ihres eigenen Landes sich zu wenden.

Die besagten Consuln, Vice-Consuln, Handels-Agenten und Vice-Handels-Agenten sind befugt, den Beistand der Ortsbehörden zu Aufsuchung, Festnehmung und Gefangensetzung der Deserteurs von den Kriegs- und Handels-Schiffen ihres Landes in Anspruch zu nehmen.

Zu diesem Behufe haben sie sich an die competenten Gerichte, Richter und Beamten zu wenden und die besagten Deserteurs schriftlich zu reclamiren, indem sie durch Beibringung der Schiffsregister, der Musterrollen der Mannschaften oder anderer amtlicher Urkunden darthun, dass jene Individuen zu den Mannschaften gehörten, und wenn diese Reclamation also begründet ist, so soll die Auslieferung nicht versagt werden.

Wenn dergleichen Deserteurs festgenommen sind, so sollen sie zur Verfügung der besagten Consuln, Vice-Consuln, Handels-Agenten oder Vice-Handels-Agenten gestellt werden und können sie, auf Requisition und Kosten Derer, welche sie reclamiren, in den öffentlichen Gefängnissen festgehalten werden, um auf die Schiffe, zu welchen sie gehören, oder auf andere desselben Landes gesandt zu werden. Wenn sie aber binnen drei Monaten, vom Tage ihrer Festnehmung an, nicht zurückgeschickt sind, so sollen sie in Freiheit gesetzt und wegen desselben Grundes nicht wieder verhaftet werden. Wenn jedoch befunden werden sollte, dass der Deserteur irgend ein Verbrechen oder Vergehen begangen hätte, so kann dessen Auslieferung ausgesetzt werden, bis das Gericht, vor welchem seine Sache anhängig ist, das Urtheil gesprochen haben und dieses Urtheil zur Vollstreckung gebracht sein wird.

Art. 10. Den Unterthanen und Bürgern der Hohen contrahirenden Theile soll erlaubt sein, in allen Theilen der besagten Gebiete sich aufzuhalten und zu wohnen, um ihren Geschäften nachzugehen und auch Häuser und Speicher behuf ihres Handels zu miethen und inne zu haben, vorausgesetzt, dass sie den allgemeinen und besonderen Gesetzen in Betreff des Rechts zu wohnen und zu handeln sich unterwerfen.

So lange sie den bestehenden Gesetzen und Verordnungen nachkommen, sollen sie die Freiheit haben, ihre Geschäfte in allen der Botmässigkeit eines jeden Theils unterworfenen Gebieten, sowohl in Ansehung der Consignation und des Verkaufs ihrer Waaren en gros oder en détail, als hinsichtlich der Beladung, Ausladung und Absendung ihrer Schiffe selbst wahrzunehmen oder aber nach Belieben Agenten und Makler zu gebrauchen, indem sie in allen diesen Fällen wie die Bürger oder Unterthanen des Landes, in welchem sie wohnen, zu behandeln sein sollen, wobei es sich jedoch versteht, dass sie den besagten Gesetzen und Verordnungen auch in Ansehung von Verkäufen en gros oder en détail unterworfen bleiben sollen.

Sie sollen in ihren Prozessachen freien Zutritt zu den Gerichten in gleichem Masse, wie den eingeborenen Bürgern oder Unterthanen nach den Gesetzen und Gebräuchen des Landes zusteht, haben, und zu diesem Zwecke für die Vertheidigung ihrer Rechte Advokaten, Procuratoren und andere Agenten nach Gutbefinden gebrauchen dürfen.

Die Bürger oder Unterthanen jedes Theils sollen die Befugniß haben, über ihr persönliches Eigenthum innerhalb der Gerichtsbarkeit des Andern durch Verkauf, Schenkung, Testament oder sonst zu verfügen.

Wenn ihre Erben Bürger oder Unterthanen des andern contrahirenden Theils sind, so sollen diese in ihr Vermögen durch Testament oder ab intestato nachfolgen.

Sie können davon selbst oder durch für sie handelnde Andere nach ihrem Willen Besitz nehmen und darüber verfügen, indem sie nur diejenige Abgift entrichten, welche die Einwohner des Landes, in welchem das besagte Vermögen befindlich ist, in gleichen Fällen zu bezahlen verbunden sein werden.

Im Fall der Abwesenheit der Erben soll für das besagte Vermögen bis dahin, dass der gesetzliche Eigentümer Massregeln zu Empfangnahme desselben treffen kann, die nämliche Sorge getroffen werden, welche für das Vermögen eines Eingebornen in gleichem Falle getragen werden würde.

Wenn zwischen verschiedenen Prätendenten Streit darüber entstehen sollte, wem von ihnen das besagte Vermögen gehöre, so soll selbiger nach den Gesetzen und durch die Richter des Landes, worin selbiges sich befindet, definitiv entschieden werden.

Wo bei dem Ableben einer innerhalb der Gebiete des einen Theils Grundeigenthum besitzenden Person dieses Grundeigenthum nach den Gesetzen des Landes auf einen Bürger oder Unterthan des andern Theils übergehen würde, wenn derselbe nicht als Fremder unfähig wäre, es zu besitzen, so soll einem solchen Bürger oder Unterthan eine angemessene Frist nachgelassen werden, um dasselbe zu verkaufen und den Erlös ohne Beschwerde und frei von allem Abzug von Seiten der Regierung der respectiven Staaten aus dem Lande zu ziehen.

Die Capitalien und Fonds, welche die Bürger oder Unterthanen der respectiven Theile, bei Veränderung ihres Aufenthalts, von ihrem Wohnorte fortzubringen wünschen, sollen ebenfalls von allen Abzugs- und Auswanderungs-Abgaben von Seiten ihrer resp. Regierungen frei sein.

Art. 11. Der gegenwärtige Vertrag soll auf die Zeit von zwölf Jahren, vom Tage desselben an, in Kraft bleiben und ferner bis zum Ablaufe von zwölf Monaten, nachdem die Hannoversche Regierung einer Seits oder die Regierung der Vereinigten Staaten anderer Seits ihre Absicht zu erkennen gegeben hat, denselben zu Ende gehen zu lassen; jedoch mit der hiedurch ausdrücklich stipulirten und vereinbarten Bedingung, dass, wenn das Königreich Hannover während der besagten Zeit von zwölf Jahren sich entschliessen sollte, die bestehende Einfuhr-Abgabe auf in Hogsheads oder Fässern eingebrachte Tabacksblätter, Streifen oder Stengel, welche Abgabe gegenwärtig einen Thaler und einen Gutengroschen von Einhundert Pfund Hannoversches Geld und Gewicht (siebenzig Cents von hundert Pfund Geld und Gewicht der Vereinigten Staaten) nicht übersteigt, zu erhöhen, die Hannoversche Regierung ein Jahr vor der Ausführung dieser Massregel der Regierung der Vereinigten Staaten davon Nachricht geben und am Ende dieses Jahres oder alle Zeit nachher die Regierung der Vereinigten Staaten volle Gewalt und Befugniß haben soll, den gegenwärtigen Vertrag durch vorgängige sechsmonatliche Kündigung bei der Hannoverschen Regierung aufzuheben oder, nach ihrer Wahl, den Vertrag in voller Kraft fortbestehen zu lassen, bis die Wirksamkeit desselben in der im gegenwärtigen Artikel zuerst angegebenen Weise seine Endschaft erreicht hat.

Art. 12. Die Vereinigten Staaten erklären sich bereit, die in den Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages enthaltenen Vortheile und Privilegien auf einen oder mehrere der übrigen Staaten des Deutschen Bundes auszudehnen, welche wünschen möchten, denselben mittelst einer amtlichen Auswechselung von Declarationen beizutreten, vorausgesetzt, dass solcher Staat oder solche Staaten ähnliche Vergünstigungen, wie sie von dem Königreiche Hannover ertheilt sind, den Vereinigten Staaten ertheilen und den nämlichen Bedingungen, Stipulationen und Verpflichtungen nachkommen und sich unterziehen.

Art. 13. Der gegenwärtige Vertrag wird von Sr. Majestät dem Könige von Hannover und von dem Präsidenten der Vereinigten Staaten von Amerika, nach und mit Beirath und Zustimmung ihres Senats, genehmigt und ratificirt werden; und die Ratificationen sollen in der Stadt Hannover innerhalb des Zeitraums von zehn Monaten vom heutigen Tage an, oder wo möglich früher, ausgewechselt werden, und soll dann der zwischen den Hohen contrahirenden Theilen am 20. Mai 1840 zu Berlin abgeschlossene Handels- und Schiffahrts-Vertrag in all seinen Absichten und Zwecken null und nichtig werden.

Zu Urkund Dessen haben wir, die Bevollmächtigten der Hohen contrahirenden Theile, den gegenwärtigen Vertrag unterzeichnet und unterschiegelt.

Geschehen, in vierfacher Ausfertigung, in der Stadt Hannover am zehnten Junius des Jahres unsers Herrn Eintausend Achthundert Sechs und Vierzig, im Siebenzigsten Jahre der Unabhängigkeit der Vereinigten Staaten von Amerika.

Georg Friedrich Freiherr von Falcke. A. Dudley Mann.

15. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwischen Hannover und Mexiko.

Nachdem Seine Majestät der König von Gross-Britannien und Hannover und der Präsident der Vereinigten Staaten von Mexico von gleichem Wunsche beseelt, die Handelsverhältnisse zwischen ihren gegenseitigen Staaten zu erweitern, rathsam erachtet, die Bedingungen des am 26. December des Jahres 1826 zwischen Gross-Britannien und den Vereinigten Staaten von Mexico abgeschlossenen Freundschafts-, Handels- und Schiffahrts-Tractats auf das Königreich Hannover auszudehnen, insofern jene Bedingungen auf dieses Königreich für anwendbar werden gehalten werden, so haben die gegenwärtig zu London anwesenden Staats-Minister der Hohen contrahirenden Mächte, nämlich:

von Seiten Sr. Gross-Britannischen Majestät als König von Hannover:

der Graf Ernst Friedrich Herbert von Münster, Staats- und Cabinets-Minister Sr. Majestät, Erblandmarschall des Königreichs, Kanzler und Grosskreuz des Guelphen-Ordens, Grosskreuz des Russischen St. Alexander Newsky- und St. Annen-, auch des Oesterreichischen St. Stephan-Ordens etc., und

von Seiten der Vereinigten Staaten von Mexico:

Herr Sebastian Camacho, deren erster Staats-Secretair und ausserordentlicher Abgesandter, auch bevollmächtigter Minister bei Sr. Gross-Britannischen Majestät, sich gegenseitig gehörig autorisirt erkannt, über Nachfolgendes übereinzukommen.

Die beiden Hohen contrahirenden Theile vereinbaren sich Namens ihrer respectiven Regierungen dahin, dass der vorerwähnte Tractat zwischen Gross-Britannien und den Vereinigten Staaten von Mexico, nebst seinen Additional-Artikeln, so wie sie dieser Convention sich beigelegt finden, künftig die Grundlage der Beziehungen zwischen dem Königreiche Hannover und den Vereinigten Staaten von Mexico ausmachen sollen. Es wird indessen anerkannt, dass der 3. Artikel des besagten Tractats keine Wirkung haben könne, indem das Königreich Hannover keine Colonieen besitzt. Desgleichen wird der 14. Artikel auf die Unterthanen dieses Königreichs nicht angewandt werden können. Der 15. Artikel ist gleichfalls als nicht anwendbar auf die Beziehungen zwischen dem Königreiche Hannover und den Vereinigten Staaten von Mexico anerkannt.

Die Ratification des gegenwärtigen Tractats soll zu London innerhalb eines Jahres, oder wo möglich früher, Statt finden.

Geschehen zu London, am 20. Junius 1827.

Graf E. v. Münster. Sebastian Camacho.

III. Oldenburg.

1. Commerzielle Reciprocitäts-Declaration zwischen Oldenburg und Oesterreich.

Nachdem Seine Königliche Hoheit der Grossherzog mit Seiner K. K. apostolischen Majestät mittelst Austausches gleichlautender gegenseitigen ministeriellen Erklärungen eine Vereinbarung geschlossen haben, des Inhalts:

dass in den Oesterreichischen Häfen die Oldenburgischen Schiffe und in den Oldenburgischen Häfen die Oesterreichischen Schiffe bei ihrem Einlaufen, wie bei ihrer Abfahrt hinsichtlich der Tonnen-, Leuchthurm-, Lootsen- und aller andern wie immer genannten Hafen- oder Schiffahrts-Gebühren, dieselben mögen jetzt, oder künftighin, für Rechnung der Regierung, irgend einer Gemeinde oder irgend einer Privatanstalt eingehoben werden, auf ganz gleichem Fusse mit den einheimischen Schiffen behandelt, auch die auf den beiderseitigen Schiffen ein- oder ausgeführten Waaren keinen anderen oder höheren Abgaben, als die auf einheimischen Schiffen ein- oder ausgeführten Waaren unterworfen werden sollen;

dass diese Gleichstellung wechselseitig nicht nur unverzüglich in Erfüllung kommen, sondern auch für den Zeitraum vom 1. März d. J. herwärts nachträglich in Anspruch genommen werden können;

dass aber beiden Theilen freistehen soll, dieselbe nach vorausgegangener sechsmonatlicher Aufkündigung wieder ausser Kraft treten zu lassen;

so wird solches im Auftrage Sr. Königlichen Hoheit des Grossherzogs hiedurch zur öffentlichen Kenntniss gebracht und Allen die es angeht zur Nachachtung vorgeschrieben.

Oldenburg, den 13. November 1846.

Staats- und Cabinets-Ministerium.

v. Beaulieu-Marconnay.

2. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwischen Oldenburg und Preussen.

Seine Majestät der König von Preussen und Seine Königliche Hoheit der Grossherzog von Oldenburg haben in der Absicht, durch die Aufhebung alles Unterschiedes in der Behandlung der beiderseitigen Schiffe und deren Ladungen in den Häfen des anderen Staates zur Erweiterung und Belebung der Handels-Verbindungen zwischen ihren beiderseitigen Landen, und Erleichterung Ihrer hiebei betheiligten Unterthanen beizutragen, Bevollmächtigte ernannt:

Se. Majestät der König von Preussen:

Allerhöchst Ihren Geheimen Legationsrath Ernst Michaëlis;

Se. Königliche Hoheit der Grossherzog von Oldenburg:

Höchst Ihren Oberschenk, Staats- und Geheimen Cabinetsrath Wilhelm Ernst Freiherr von Beaulieu-Marconnay, Grosskreuz des Kaiserlich Russischen St. Annen-Ordens und Ritter des Königlich Preussischen rothen Adler-Ordens dritter Klasse,

von welchen Bevollmächtigten, unter Vorbehalt der Ratification, nachstehender Vertrag abgeschlossen worden ist.

Art. 1. Die Preussischen, mit Ballast oder beladen in den Grossherzoglich Oldenburgischen Häfen ankommenden oder aus selbigen auslaufenden, imgleichen die Oldenburgischen, mit Ballast oder beladen in den Königlich Preussischen Häfen ankommenden oder aus selbigen auslaufenden Schiffe, sollen daselbst bei ihrem Eingange wie bei ihrer Abfahrt hinsichtlich der jetzt bestehenden oder künftig anzuordnenden Hafen-, Tonnen-, Feuer-, Lootsen- und Bergegelder, wie auch hinsichtlich aller anderen, jetzt oder künftig der Staatskasse, den Städten oder Privat-Anstalten zufließenden Abgaben und Lasten irgend einer Art oder Benennung, auf demselben Fusse, wie die National-Schiffe, behandelt werden.

Art. 2. Allen Waaren, Gütern und Handelsgegenständen, sie seien inländischen oder ausländischen Ursprungs und Eigenthums, welche jetzt oder in Zukunft auf National-Schiffen in die Königlich Preussischen oder in die Grossherzoglich Oldenburgischen Häfen ein- oder aus selbigen ausgeführt werden dürfen, soll in ganz gleicher Weise auch auf den Schiffen des anderen Staates der Ein- oder Ausgang gestattet sein, ohne mit höheren oder anderen Abgaben irgend einer Art belastet zu werden, als bei der Ein- oder Ausfuhr derselben Gegenstände auf National-Schiffen zu entrichten sind. Auch sollen bei der Ein- oder Ausfuhr solcher Waaren, Güter und Handelsgegenstände auf Schiffen des anderen Staates die nämlichen Prämien, Rückzölle, Vortheile und irgend sonstige Begünstigungen gewährt werden, welche etwa für die Ein- oder Ausfuhr auf National-Schiffen bestehen, oder künftig zugestanden werden möchten.

Art. 3. Die vorstehenden Bestimmungen sind in ihrem ganzen Umfange nicht nur dann anwendbar, wenn die beiderseitigen Schiffe direct aus ihren National-Häfen ankommen, oder nach selbigen zurückkehren, sondern auch dann, wenn sie unmittelbar aus den Häfen eines dritten Staates ankommen oder dahin bestimmt sind.

Art. 4. Was in den obigen Artikeln 1 bis 3 zunächst in Betreff der in die beiderseitigen Seehäfen eingehenden, oder aus selbigen auslaufenden Seeschiffe des anderen Staates und deren Ladungen festgesetzt ist, soll auch auf den gegenseitigen Flussschiffahrts-Verkehr völlige Anwendung finden.

Art. 5. Die Preussischen sowohl als die Oldenburgischen Schiffe sollen gegenseitig der Befugnisse und Vorzüge, welche ihnen der gegenwärtige Vertrag zusichert, nur insofern geniessen, als sie mit den nach den Vorschriften desjenigen Staates, dessen Flagge sie führen, zum Beweise ihrer Nationalität ausgefertigten Schiffspässen und Musterrollen versehen sind. Bei den Fluss-Schiffen genügt in dieser Beziehung das

in der Weserschiffahrts-Acte vom 10. September 1823 vereinbarte Manifest.

Art. 6. Die Dauer des gegenwärtigen Vertrages, welcher vom Tage der Auswechsellung der Ratification ab in Kraft treten wird, ist vorläufig bis zum letzten December 1840 festgesetzt, und wenn derselbe nicht zwölf Monate vor dem Ablauf dieses Zeitraums von der einen oder der anderen Seite aufgekündigt werden sollte, so wird er als auf ferner ein Jahr und sofort bis zum Ablaufe eines Jahres nach erfolgter Aufkündigung verlängert angesehen werden.

Art. 7. Der gegenwärtige Vertrag soll unverzüglich zur landesherrlichen Ratification vorgelegt und sollen die Ratifications-Urkunden spätestens binnen vier Wochen ausgewechselt werden.

Zur Urkunde dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten denselben unter Beidruckung ihrer Siegel unterzeichnet.

So geschehen Berlin, den 26. Julius 1830.

Ernst Michaëlis. Wilhelm Ernst Freiherr v. Beaulieu-Marconnay.

3. Artikel 11 und 12 des Steuervereinigungs-Vertrages zwischen Oldenburg und Hannover.

(Dieselben finden sich bereits Seite 22 [II. 3] abgedruckt.)

4. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwischen Oldenburg und Dänemark.

Seine Majestät der König von Dänemark und Seine Königliche Hoheit der Grossherzog von Oldenburg, gleichmässig von dem Wunsche beseelt, die Handelsverhältnisse zwischen Ihren beiderseitigen Staaten und Unterthanen zu erweitern und zu begünstigen, haben zu diesem Behufe die nachstehenden Artikel feststellen und abschliessen lassen.

Art. 1. Die beiden Hohen contrahirenden Theile kommen dahin überein, Ihren gegenseitigen Unterthanen, die in dem einen oder dem andern Lande Handel treiben, oder sich daselbst aufhalten, so lange sie sich den Gesetzen und Verordnungen ihres Aufenthalts-Orts unterwerfen, sowohl für ihre Personen und Waaren als auch für ihre Handelsunternehmungen, alle die Vortheile, Freiheiten und Begünstigungen gegenseitig einzuräumen, welche den Angehörigen der begünstigtesten Nationen durch die von dem einen oder dem andern der Hohen contrahirenden Theile mit anderen Mächten geschlossenen Handelsverträge eingeräumt worden sind oder werden.

Art. 2. Die beiderseitigen Schiffe und Fahrzeuge, von welcher Trächtigkeit oder Bauart sie auch sein mögen, die in die Häfen des einen oder des andern der Hohen contrahirenden Theile, entweder in Ballast oder geladen ankommen, werden sowohl bei ihrer Einfahrt als Ausfahrt rücksichtlich der Hafen-, Tonnen-, Leuchtfeuer-, Lootsen- und Bergungs-Gelder, so wie aller Abgaben oder Lasten, welcher Art oder Benennung sie auch sein mögen, die dem Staate, den Städten oder Privateinrichtungen irgend einer Art zukommen, auf demselben Fuss behandelt werden wie die nationalen Schiffe. Es ist ausdrücklich festgesetzt, dass die Dänischen Schiffe, die in die Weser oder die Jahde einlaufen, alle die den Oldenburgischen Schiffen eingeräumten Vortheile und Begünstigungen geniessen werden.

Art. 3. Alle Waaren und Handelsgegenstände, sie mögen Erzeugnisse des Bodens oder des Gewerbfleisses der beiderseitigen Staaten oder jedes andern Landes sein, deren Einfuhr oder Ausfuhr den nationalen Schiffen des einen der Hohen contrahirenden Theile verstattet ist, können auch in den Schiffen des andern Theils, welcher auch der Ort ihrer Abfuhr oder ihrer Bestimmung sei, ein- oder ausgeführt werden, ohne höheren oder anderen Einfuhr-, Ausfuhr-, oder sonstigen Abgaben, von welcher Benennung sie auch sein mögen, unterworfen zu sein, als wenn dieselben Waaren und Gegenstände in nationalen Schiffen ein- oder ausgeführt worden wären.

Art. 4. Es wird weder unmittelbar noch mittelbar bei dem Einkaufe von Waaren irgend ein Vorzug in Betracht der Nationalität des Schiffes, welches mit seiner gesetzlich erlaubten Ladung in einem Hafen des einen oder des andern der Hohen contrahirenden Theile eingelaufen ist, gegeben werden, da es Ihre Absicht ist, dass kein Unterschied in dieser Beziehung Statt finde.

Art. 5. Obgleich der Handel mit den Colonien Sr. Majestät des Königs von Dänemark (die Färö-Inseln, Island und Grönland darunter einbegriffen) besonderen Anordnungen, worauf die allgemeinen Bestimmungen dieser Declaration nicht angewendet werden können, unterworfen ist, so ist dennoch vereinbart, dass die Oldenburgischen Handelnden und Schiffe, so lange wie die jetzige Declaration in Kraft bleibt, dort dieselben Handels- und Schiffahrts-Freiheiten und dieselben Vortheile geniessen werden, die jetzt jede andere begünstigte Nation geniesst oder in Zukunft geniessen wird.

Art. 6. Bei der Fahrt durch den Sund und die Belte werden die Oldenburgischen Schiffe und ihre Ladungen keine höhere oder andere Abgaben entrichten als diejenigen, welche die begünstigtesten Nationen erlegen oder erlegen werden.

Art. 7. Als Dänische und Oldenburgische Schiffe werden diejenigen betrachtet werden, die unter der Flagge ihrer Länder fahren und die mit den Schiffspapieren und Bescheinigungen versehen sind, welche durch die Gesetzgebung der beiderseitigen Staaten vorgeschrieben worden, um die Nationalität zu bestätigen.

Art. 8. Die gegenwärtige Declaration wird vom Tage der Auswechsellung der Ratification an gerechnet, während zehn Jahre und selbst über diesen Zeitpunkt hinaus in Kraft bleiben, wenn nicht der eine oder der andere der Hohen contrahirenden Theile in der Folge ausdrücklich die Absicht erklärt, die Wirkung davon aufhören zu lassen. In diesem Falle wird sie noch verbindend bis zum Ablauf von zwölf Monaten bleiben, die auf die förmliche Anzeige folgen, welche durch die eine der Mächte der andern gemacht wird, dass sie aufzuheben sei.

Art. 9. Die gegenwärtige Declaration soll ratificirt und die Ratificationen sollen in Hamburg ausgewechselt werden.

Dessen zu Urkunde und dazu ermächtigt habe ich im Namen des Grossherzogs, meines gnädigsten Herrn, die gegenwärtige Declaration unterschrieben.

Oldenburg, den 31. März 1841.

von Berg,

Geheimer Rath Sr. Königlichen Hoheit des Grossherzogs von Oldenburg, Chef des Departements der auswärtigen Angelegenheiten.

Copenhagen, den 31. März 1841.

Krabbe-Carisius,

Geheimer Staatsminister und Chef des Departements der auswärtigen Angelegenheiten Sr. Majestät des Königs von Dänemark.

5. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwischen Oldenburg und Schweden und Norwegen.

Zwischen dem Grossherzogthum Oldenburg und den Königreichen Schweden und Norwegen ist durch gegenseitige ministerielle Declarationen, datirt Oldenburg und Stockholm den 1. April 1843 ein Schiffahrts- und Handels-Reciprocitäts-Vertrag abgeschlossen und unter dem 10. April 1843 von Sr. Königlichen Hoheit dem Grossherzoge, so wie unter dem 15. Mai 1843 von Sr. Majestät dem Könige von Schweden und Norwegen ratificirt worden. Dieser Vertrag ist sofort in Wirksamkeit getreten und lautet die Königlich Schwedisch-Norwegische Ministerial-Declaration in der Uebersetzung folgendermassen:

Indem Se. Majestät der König von Schweden und Norwegen einerseits und Se. Königliche Hoheit der Grossherzog von Oldenburg andererseits, von dem gegenseitigen Wunsche beseelt sind, die Freundschafts- und Verkehrs-Beziehungen, welche bisher zwischen den beiderseitigen Staaten bestanden haben, zu befestigen, und die Absicht hegen, den in dieser Hinsicht bereits bestehenden Bestimmungen noch mehr Ausdehnung zu geben, erklärt der Unterzeichnete, Staatsminister und Minister der auswärtigen Angelegenheiten Sr. Majestät des Königs von Schweden und Norwegen, von seinem erhabenen Souverain zu diesem Zwecke ermächtigt, durch Gegenwärtiges in Höchst dessen Namen und Auftrag wie folgt:

Art. 1. Die in den Häfen der Königreiche Schweden und Norwegen mit Ballast oder Ladung ankommenden Oldenburgischen Schiffe sollen sowohl bei ihrer Ankunft als ihrem Abgang, hinsichtlich der Hafen-, Tonnen-, Leuchtfeuer- und Lootsengelder, so wie jeder andern Abgabe oder Belastung, welcher Art und Namen sie auch sein mögen, kommen sie der Staatsregierung, den Städten oder Privat-Anstalten zu, auf demselben Fusse wie die einheimischen Schiffe behandelt werden. Diese Bestimmungen erstrecken sich gleichfalls auf die Schiffahrts-Abgaben auf dem Götha- und dem Trollhätta-Canal.

Art. 2. Alle Waaren und Verkehrs-Gegenstände, seien es Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie des Grossherzogthums Oldenburg oder jedes andern Landes, deren Einfuhr in die Häfen der Königreiche Schweden und Norwegen auf Schwedischen und Norwegischen Schiffen gesetzlich erlaubt ist, können gleicherweise in dieselben auf Oldenburgischen Schiffen eingeführt werden, ohne höheren oder anderen Abgaben, welcher Benennung sie auch sein mögen, unterworfen zu sein, als wenn diese selbigen Waaren oder Erzeugnisse in Schwedischen und Norwegischen Schiffen eingeführt worden wären.

Die Bestimmungen des vorigen und dieses Artikels sind in ihrem ganzen Umfange auf Oldenburgische Schiffe anwendbar, welche in die Häfen der Königreiche Schweden und Norwegen einlaufen, selbst dann, wenn diese Schiffe, ohne unmittelbar aus den Häfen des Grossherzogthums Oldenburg zu kommen, aus den Häfen einer dritten oder fremden Macht kämen.

Art. 3. Alle Waaren und Verkehrs-Gegenstände, seien es Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie der Königreiche Schweden und Norwegen oder jedes andern Landes, deren Ausfuhr aus den Häfen der genannten Königreiche in ihren eigenen Schiffen gesetzlich erlaubt ist, können gleicherweise aus besagten Häfen auf Oldenburgischen Schiffen ausgeführt werden, ohne höhern oder andern Abgaben, welcher Benennung sie auch sein mögen, unterworfen zu sein, als wenn die Ausfuhr auf Schwedischen und Norwegischen Schiffen geschehen wäre.

Art. 4. Die allgemeinen Bestimmungen der Artikel 1, 2 und 3

einschliesslich sollen ebenfalls auf Oldenburgische Schiffe angewendet werden, welche in die Häfen der Königlich Schwedischen und Norwegischen Colonie St. Barthelemy in Westindien einlaufen werden.

Art. 5. Die Ausfuhrartikel, Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie des Grossherzogthums Oldenburg sollen bei ihrer Einfuhr aus diesem Lande in die Königreiche Schweden und Norwegen keinen höheren oder anderen Abgaben unterliegen, als dieselben Artikel, wenn sie Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie eines andern fremden Landes sind.

Kein Verbot soll die Einfuhr der Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie des genannten Grossherzogthums in die obgedachten Königreiche treffen, ohne dass dieses Verbot sich zugleich auf jede andere Nation erstrecke. In Allem, was den Verkehr und die Schifffahrt betrifft, soll das Grossherzogthum Oldenburg in den Königreichen Schweden und Norwegen auf dem Fusse der begünstigtesten Nation behandelt werden.

Art. 6. Es sollen weder unmittelbar noch mittelbar, weder durch die Staatsregierung Sr. Majestät des Königs von Schweden und Norwegen, oder durch irgend eine Gesellschaft, Körperschaft oder Agenten in Höchst dessen Namen und Ermächtigung handelnd, irgend ein Vorzug bei dem Kauf irgend eines Erzeugnisses des Bodens oder der Industrie, sei es des Grossherzogthums Oldenburg oder jedes andern Landes, welches in das Gebiet der Königreiche Schweden und Norwegen eingeführt wird, wegen oder aus Rücksicht der Nationalität des Schiffes, welches dieses gesetzlich erlaubte Erzeugniss eingebracht haben möchte, gegeben werden, indem es die sehr bestimmte Absicht Sr. Majestät des Königs von Schweden und Norwegen ist, dass in dieser Beziehung keine Verschiedenheit oder Unterscheidung Statt finden soll.

Art. 7. Die Oldenburgischen Schiffe werden die Freiheiten und Vorzüge, welche ihnen die gegenwärtige Erklärung einräumt, nur insofern geniessen können, als sie mit den Papieren und Certificaten versehen sind, welche die bestehenden Anordnungen verlangen, um ihre Trächtigkeit und Nationalität zu bekunden.

Zwei Monate nach dem Datum der gegenwärtigen Erklärung soll dem Ministerium Sr. Königlichen Hoheit des Grossherzogs von Oldenburg eine klare und genaue Angabe derjenigen Papiere und Urkunden zugestellt werden, deren Vorhandensein die Königreiche Schweden und Norwegen auf ihren Schiffen verlangen. Wenn später die hierauf bezüglichen Verordnungen abgestellt oder geändert werden sollten, so soll deshalb eine amtliche Mittheilung gemacht werden.

Art. 8. Die Bestimmungen der gegenwärtigen Erklärung sollen während fünf Jahren vom 1. April 1843 an in Kraft bleiben, und wenn zwölf Monate vor dem Ablaufe dieses Zeitraums die Staatsregierung Sr. Majestät des Königs von Schweden und Norwegen ihre Absicht, die Wirksamkeit derselben aufhören zu lassen, der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatsregierung nicht angekündigt hat, so sollen dieselben noch ein Jahr weiter bestehen und so fort bis zum Ablaufe der zwölf Monate, die auf die amtliche Ankündigung der Königlich Schwedischen und Norwegischen Staatsregierung wegen deren Aufhören folgen werden.

Art. 9. Die gegenwärtige Erklärung soll gegen eine andere gleichen Inhalts und eine genaue und vollständige Gegenseitigkeit für die Behandlung der Schwedischen und Norwegischen Schiffe in den Häfen des Grossherzogthums Oldenburg während, von Seiten des Ministeriums Sr. Königlichen Hoheit des Grossherzogs von Oldenburg ausgetauscht werden.

Art. 10. Diese Erklärung wird von Sr. Majestät dem Könige von Schweden und Norwegen ratificirt und die Ratification innerhalb zwei Monate nach dem Datum des Gegenwärtigen, oder früher wenn thunlich, gegen die Ratification der im vorigen Artikel erwähnten Erklärung Sr. Königlichen Hoheit des Grossherzogs von Oldenburg in Hamburg ausgetauscht werden.

Zur Urkund dessen hat der Unterzeichnete die gegenwärtige Erklärung mit seiner Unterschrift versehen und das Siegel seines Ministeriums beiducken lassen.

Gegeben Stockholm, den 1. April 1843.

Alb. Ihre.

Gegen die vorstehende Königlich Schwedische Ministerial-Erklärung ist eine mutatis mutandis vollkommen gleichlautende Erklärung für das Grossherzogthum Oldenburg zu Gunsten der Schiffe der Königreiche Schweden und Norwegen von Seiten des dazu Höchstbeauftragten Staats- und Cabinets-Ministers Freiherrn von Berg, Chef des Departements der auswärtigen Angelegenheiten Sr. Königlichen Hoheit des Grossherzogs, abgegeben, ausgetauscht und Höchsten Orts ratificirt worden.

6. Commerzielle Reciprocitäts-Declaration zwischen Oldenburg und Belgien.

Zur Nachricht und Nachachtung für die Betheiligten wird hiedurch bekannt gemacht, dass die in den früher Königlich Niederländischen, jetzt Königlich Belgischen Häfen bisher bestandene Gleichstellung der Olden-

burgischen Schiffe mit den einheimischen, rücksichtlich der Schiffs- und Hafenabgaben und Unkosten, nach neuern ausdrücklichen Erklärungen des Königlich Belgischen Gouvernements und gegen diesseitige Zusicherung völliger Reciprocität, auch ferner fortbestehen wird.

Oldenburg, den 10. Januar 1840.

7. Handels- und Schifffahrts-Vertrag zwischen Oldenburg und Gross-Britannien.

Ihre Majestät die Königin des Vereinigten Königreichs von Gross-Britannien und Irland einer Seits, und Seine Königliche Hoheit der Grossherzog von Oldenburg anderer Seits, gleicherweise von dem Wunsche beseelt, die Handelsbeziehungen zwischen Ihren resp. Landen auszudehnen, sind zu diesem Zwecke übereingekommen, einen Handels- und Schifffahrts-Vertrag abzuschliessen, und haben als Ihre resp. Bevollmächtigten ernannt, nämlich:

Ihre Majestät die Königin des Vereinigten Königreichs von Gross-Britannien und Irland,

den sehr Ehrenwerthen, Georg Grafen von Aberdeen, Vicomte Gordon, Vicomte Formative, Lord Haddo, Methlick, Jarvis und Kellie, Pair des Vereinigten Königreichs, Mitglied Ihrer Majestät Höchst Ehrenwerthen Geheimen Raths, Ritter des Sehr alten und Sehr edlen Ordens der Diestel, und Ihrer Majestät Ersten Staatssecretair für die auswärtigen Angelegenheiten; — und den Sehr Ehrenwerthen Wilhelm Ewart Gladstone, Mitglied Ihrer Majestät Höchst Ehrenwerthen Geheimen Raths, Mitglied des Parlaments und Präsident der Commission des Geheimen Rathes für die Angelegenheiten des Handels und der auswärtigen Niederlassungen;

und Se. Königliche Hoheit der Grossherzog von Oldenburg,

Herrn Heinrich Friedrich Tiarks, Kleinkreuz des Oldenburgischen Haus- und Verdienst-Ordens, Sr. Königlichen Hoheit Geschäftsträger;

welche, nachdem sie sich gegenseitig ihre betreffenden Vollmachten, welche in guter und gehöriger Form befunden worden, mitgetheilt, die folgenden Artikel vereinbart und abgeschlossen haben:

Art. 1. Von und nach dem Tage des Austausches der Ratificationen des gegenwärtigen Vertrages, sollen Britische Schiffe, welche in Häfen des Grossherzogthums Oldenburg ankommen, darin verweilen oder daraus abgehen, und Schiffe des Grossherzogthums Oldenburg, welche in Häfen des Vereinigten Königreichs von Gross-Britannien und Irland oder Ihrer Majestät auswärtigen Besitzungen ankommen, darin verweilen oder daraus abgehen, keinen andern oder höhern Abgaben oder Lasten, welcher Art sie sein mögen, unterworfen sein, als diejenigen, welche jetzt gelegt sind, oder demnächst gelegt werden auf einheimische Schiffe, bei ihrer Ankunft, während ihres Verbleibens, oder bei ihrem Abgang in oder aus solchen Häfen.

Art. 2. 1) Alle Erzeugnisse, Producte und Manufacturen der Gebiete Sr. Königlichen Hoheit des Grossherzogs, deren Ausfuhr aus den Häfen von Oldenburg in Oldenburgischen Schiffen erlaubt ist oder sein wird, dürfen gleichfalls aus diesen Häfen in Britischen Schiffen ausgeführt werden, sei es nach den Häfen des Vereinigten Königreichs oder Ihrer Majestät auswärtigen Besitzungen, oder nach den Häfen irgend eines andern fremden Landes.

2) Alle Erzeugnisse, Producte und Manufacturen der Gebiete Ihrer Britannischen Majestät, deren Ausfuhr aus den Häfen des Vereinigten Königreichs von Gross-Britannien und Irland oder Ihrer Majestät auswärtigen Besitzungen in Britischen Schiffen erlaubt ist oder sein wird, dürfen gleichfalls aus diesen Häfen in Oldenburgischen Schiffen ausgeführt werden, sei es nach den Häfen von Oldenburg, oder nach den Häfen irgend eines andern fremden Landes.

3) Alle Erzeugnisse, Producte oder Manufacturen der Gebiete Sr. Königlichen Hoheit des Grossherzogs von Oldenburg, deren Einfuhr in Britischen Schiffen aus den Oldenburgischen Häfen, oder aus den Häfen irgend eines andern fremden Landes nach den Häfen des Vereinigten Königreichs von Gross-Britannien und Irland, oder aus den Oldenburgischen Häfen nach den Häfen Ihrer Majestät auswärtigen Besitzungen erlaubt ist oder sein wird, dürfen gleichfalls in Oldenburgischen Schiffen eingeführt werden.

4) Alle Erzeugnisse, Producte oder Manufacturen der Gebiete Ihrer Britannischen Majestät, deren Einfuhr in die Häfen von Oldenburg in Oldenburgischen Schiffen erlaubt ist oder sein wird, dürfen gleichfalls in diese Häfen in Britischen Schiffen eingeführt werden, sei es aus den Häfen des Vereinigten Königreichs von Gross-Britannien und Irland, oder Ihrer Majestät auswärtigen Besitzungen, oder aus den Häfen irgend eines andern fremden Landes.

Art. 3. Alle und jede Artikel, welche gesetzlich in die Häfen des Vereinigten Königreichs von Gross-Britannien und Irland, oder Ihrer Majestät auswärtigen Besitzungen in Oldenburgischen Schiffen, oder in die Häfen von Oldenburg in Britischen Schiffen eingeführt werden können, sollen bei ihrer Einfuhr denselben Einfuhrzöllen, Abgaben und Lasten unterworfen sein, und zu denselben Prämien, Rückzöllen und Vergünstigungen berechtigt sein, gleichviel ob solche Artikel in den Schiffen des einen oder des andern Landes eingeführt werden.

Art. 4. Alle und jede Artikel, welche gesetzlich aus den Häfen des Vereinigten Königreichs von Gross-Brittanien und Irland, oder Ihrer Majestät auswärtigen Besitzungen, in Oldenburgischen, oder aus den Häfen von Oldenburg in Brittischen Schiffen ausgeführt werden können, sollen bei ihrer Ausfuhr denselben Ausfuhrzöllen, Abgaben und Lasten unterworfen sein, und zu denselben Prämien, Rückzöllen und Vergünstigungen berechtigt sein, gleichviel ob solche Artikel in den Schiffen des einen oder des andern Landes ausgeführt werden.

Art. 5. In Betrachtung dass Brittische Schiffe sammt ihren Ladungen nach den Oldenburgischen Gesetzen zum Eingang in die Häfen von Oldenburg zugelassen werden, wenn sie von den Häfen aller Länder kommen; und in Betrachtung, dass Brittischer Handel und Schifffahrt mit Oldenburg auf den Fuss der begünstigtesten Nation gestellt ist; in Berücksichtigung ferner der Erleichterung, welche die Anwendung von Dampfkraft der inländischen Schifffahrt für den Transport von Producten und Waaren aller Art die Flüsse auf und ab gewährt, und der neu geöffneten Wege, welche hiedurch dem Handel und der Schifffahrt zwischen dem Vereinigten Königreiche und Ihrer Majestät auswärtigen Besitzungen einer Seits und dem Grossherzogthum Oldenburg anderer Seits dargeboten werden, ist vereinbart worden, dass Oldenburgische Schiffe sammt ihren Ladungen, bestehend in allen solchen Gütern, als zur Zeit in solchen Schiffen gesetzlich nach dem Vereinigten Königreiche und ihrer Majestät auswärtigen Besitzungen aus irgend einem Hafen von Oldenburg eingeführt werden dürfen oder können, sobald sie von den Häfen der Elbe, der Ems, der Weser, oder der Maas, oder irgend einem andern schiffbaren Flusse zwischen der Elbe und Maas kommen, in den Häfen des Vereinigten Königreichs und Ihrer Brittannischen Majestät auswärtigen Besitzungen unter denselben Bedingungen zugelassen werden sollen, als wenn die Häfen, aus denen solche Schiffe wie vorbemerkt kommen mögen, innerhalb des Gebiets des Grossherzogs von Oldenburg befindlich wären; und dass solchen Schiffen soll gestattet sein, solche Güter als vorbemerkt unter denselben Bedingungen einzuführen, unter denen solche Güter würden eingeführt werden, wenn sie aus Oldenburgischen Häfen kämen; und auch, dass solche Schiffe, wenn sie von dem Vereinigten Königreiche oder Ihrer Majestät auswärtigen Besitzungen nach den vorbemerkten Häfen ausgehen, behandelt werden sollen, als wenn sie nach einem Oldenburgischen Hafen zurückkehrten.

Und es ist hiedurch vereinbart, dass die durch den 5. Artikel dieses Vertrags eingeräumten Vorrechte nur so lange dauern sollen, als Brittische Schiffe und Brittischer Handel und Schifffahrt fortfahren werden, diejenigen Vortheile zu geniessen, in deren Betracht die genannten Vorrechte, wie oben bemerkt, eingeräumt worden sind.

Und ferner, dass die genannten Vorrechte nur so lange, hinsichtlich der in diesem Artikel gedachten Häfen, auf Oldenburgische Schiffe ausgedehnt sein und fortbestehen sollen, als Brittische Schiffe und deren Ladungen bei ihrer Ankunft daselbst, während ihres Verbleibens darin und bei ihrem Abgange von dort auf denselben Fuss gestellt sind, wie Oldenburgische Schiffe.

Art. 6. Der gegenwärtige Vertrag soll in Kraft bleiben bis zum 1. Januar 1848 und weiter für den Zeitraum von 6 Jahren, sofern keiner der Hohen contrahirenden Theile sechs Monate zuvor dem Andern Anzeige gemacht haben wird, dass der Vertrag am 1. Januar 1848 ausser Kraft treten solle; und wenn kein Theil dem Andern sechs Monate zuvor Anzeige gemacht haben wird, dass der gegenwärtige Vertrag am 1. Januar 1848 aufhören solle, alsdann soll der gegenwärtige Vertrag in Kraft bleiben bis zum 1. Januar 1854, und weiter bis zum Ablauf von zwölf Monaten, nachdem Einer der Hohen contrahirenden Theile dem Andern Anzeige gethan haben wird von seiner Absicht denselben zu beenden, indem jeder der Hohen contrahirenden Theile sich das Recht vorbehält, eine solche Anzeige zu thun; und es ist hiedurch vereinbart zwischen denselben, dass mit dem Ablauf von zwölf Monaten, nachdem ein Theil von dem Andern eine solche Anzeige empfangen haben wird, diese Uebereinkunft und alle Bestimmungen derselben ganz und völlig wegfallen und aufhören sollen.

Art. 7. Die gegenwärtige Uebereinkunft soll ratificirt und die Ratificationen derselben sollen in London in zwei Monaten, oder wo möglich früher, ausgewechselt werden.

Zur Urkund dessen haben die respectiven Bevollmächtigten dieselbe unterzeichnet und ihre Siegel begedrückt.

Gegeben zu London am vierten Tage des Aprils im Jahre unseres Herrn Eintausend Achthundert und Vier und Vierzig.

Aberdeen. W. Gladstone. Tiarks.

S. Handels- und Schifffahrts-Vertrag zwischen Oldenburg und Portugal.

Seine Königliche Hoheit der Grossherzog von Oldenburg und Ihre Majestät die Königin von Portugal und Algarvien, gleichmässig von dem Wunsche beseelt, die Bande der Freundschaft, welche die beiden Länder verbinden, enger zu knüpfen, und die Handels-Verbindungen zwischen Ihren beiderseitigen Staaten und Unterthanen zu erweitern, sind übereingekommen, einen Handels- und Schifffahrts-Vertrag abzuschliessen, und haben zu diesem Zwecke zu Bevollmächtigten ernannt:

Se. Königliche Hoheit der Grossherzog von Oldenburg, den Obersten und Kammerherrn Otto Wilhelm Carl von Röder, Höchst Ihren Minister-Residenten am Königlich Preussischen Hofe, etc., und

Ihre allergetreueste Majestät,

den Herrn Simon da Silva Ferraz de Lima e Castro, Baron von Renduffe, Pair und Grande des Königreichs Portugal, Mitglied Allerhöchst Ihres Conseils, Allerhöchst Ihren Ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei Sr. Majestät dem Könige von Preussen, etc.,

welche, nachdem sie sich ihre Vollmachten mitgetheilt und solche in guter und gehöriger Form befunden haben, über die folgenden Artikel übereingekommen sind.

Art. 1. Es soll gegenseitige Freiheit des Handels und der Schifffahrt zwischen den Staaten Sr. Königlichen Hoheit des Grossherzogs von Oldenburg und denen Ihrer Allergetreuesten Majestät bestehen. Den Unterthanen eines jeden der beiden Hohen contrahirenden Theile soll es gestattet sein, sich nach den Häfen, Plätzen und Flüssen der Gebiete des anderen Theiles, überall wo der fremde Handel erlaubt ist oder in Zukunft erlaubt sein wird, zu begeben. Sie sollen in jedem Theile der gedachten Gebiete sich aufhalten und Wohnsitz nehmen dürfen, um dort ihre Geschäfte zu besorgen, und sie sollen zu diesem Behufe derselben Sicherheit und desselben Schutzes wie die Nationalen geniessen, dagegen aber auch dieselben Abgaben entrichten, und sich den Gesetzen und Verordnungen des Landes, so wie den auf den Verkehr bezüglichen Reglements, welche daselbst bestehen oder in Zukunft erlassen werden, unterwerfen.

Art. 2. Die Oldenburgischen und Portugiesischen Schiffe, welche, woher es auch sei, mit Ballast oder mit Ladung, in die Häfen des anderen der Hohen contrahirenden Theile einlaufen, sollen daselbst sowohl bei ihrer Ankunft als auch während ihres Aufenthalts und bei ihrem Ausgange, hinsichtlich der Hafen-, Tonnen-, Leuchthturms- und Lootsengelder, so wie hinsichtlich der Gebühren der öffentlichen Beamten, und in Betreff aller anderen Abgaben oder Lasten irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheile der Regierung, der Ortsbehörden oder irgend welcher Privat-Anstalten erhoben werden, auf eben dem Fusse, wie die von demselben Orte kommenden National-Schiffe, behandelt werden.

Art. 3. Es sollen als Oldenburgische oder Portugiesische Schiffe diejenigen angesehen werden, welche als solche in dem Staate, welchem sie angehören, nach Massgabe der bestehenden Gesetze und Reglements anerkannt werden. Die Hohen contrahirenden Theile behalten sich vor, Erklärungen auszuwechseln, welche eine deutliche und bestimmte Bezeichnung der Papiere und Dokumente enthalten, womit, ihren Anordnungen gemäss, ihre Schiffe versehen sein müssen. Wenn nach dieser, spätestens drei Monate nach Unterzeichnung des gegenwärtigen Vertrages vorzunehmenden Auswechslung, einer der Hohen contrahirenden Theile sich in dem Falle befinden sollte, seine in Beziehung hierauf bestehenden Vorschriften abzuändern oder zu modifiziren, so soll dem andern Theile davon amtliche Mittheilung gemacht werden.

Art. 4. Auf die Einfuhr der Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleisses des Grossherzogthums Oldenburg in das Königreich Portugal mit Einschluss, der Azoren, der Inseln Madeira und Porto-Santo, und auf die Einfuhr der Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleisses des Königreichs Portugal und seiner Gebietstheile und Besitzungen in das Grossherzogthum Oldenburg, sollen weder andere noch höhere Abgaben gelegt werden, als diejenigen, welche auf dieselben Artikel, wenn sie Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleisses der begünstigtesten Nation sind, gelegt sind, oder gelegt werden möchten.

Derselbe Grundsatz soll in Betreff der Abgaben von der Ausfuhr und Durchfuhr beobachtet werden.

Die Hohen contrahirenden Theile verpflichten sich, weder die Einfuhr irgend eines Artikels, welcher das Erzeugniss des Bodens oder des Kunstfleisses des anderen Landes ist, noch die Ausfuhr irgend eines Handels-Artikels nach dem anderen Lande, mit einem Verbote zu belegen, wenn nicht dieselben Verbote sich gleichmässig auf jeden andern europäischen Staat erstrecken.

Die Ausfuhr von Salz aus dem Hafen von Setubal soll auch ferner den daselbst bestehenden besonderen Reglements unterworfen bleiben.

Art. 5. Alle Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleisses des Grossherzogthums Oldenburg, welche auf directem Wege und auf Oldenburgischen Schiffen aus den Häfen dieses Grossherzogthums in die Häfen des Königreichs Portugal, mit Einschluss der Inseln Madeira und Porto-Santo und der Azoren, so wie alle Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleisses des Königreichs Portugal und seiner Gebietstheile und Besitzungen, welche auf directem Wege und auf Portugiesischen Schiffen in die Oldenburgischen Häfen eingeführt werden, sollen in den beiderseitigen Häfen weder andere noch höhere Eingangs- oder Durchgangs-Abgaben entrichten, als wenn die Einfuhr derselben Erzeugnisse unter der Nationalflagge oder unter der Flagge der begünstigtesten Nation Statt fände.

Art. 6. Waaren, welche nicht inländische Erzeugnisse sind, sollen auf directem Wege aus den Häfen des Grossherzogthums Oldenburg unter Oldenburgischer Flagge in die Häfen des Königreichs Portugal, mit Einschluss der Inseln Madeira und Porto-Santo und der Azoren, und umgekehrt aus den Portugiesischen Häfen unter der Nationalflagge

in die Oldenburgischen Häfen, in derselben Weise und unter denselben Bedingungen eingeführt werden dürfen, unter welchen den Schiffen der begünstigtesten Nation gestattet ist, fremde Erzeugnisse auf directem Wege aus den Häfen des Staates, welchem sie angehören, in die Häfen des anderen der contrahirenden Theile einzuführen.

Art. 7. Die Erzeugnisse und anderen Handelsgegenstände irgend einer Art, welche gesetzlich aus den Häfen der Hohen contrahirenden Theile auf National-Schiffen ausgeführt oder wieder ausgeführt werden dürfen, sollen in gleicher Weise von dort auf Schiffen des anderen Theils ausgeführt oder wieder ausgeführt werden dürfen, ohne andere oder höhere Abgaben oder Lasten zu tragen, als wenn die Ausfuhr oder Wiederausfuhr derselben Gegenstände auf National-Schiffen erfolgte.

Art. 8. Die Prämien, Abgabenerstattungen oder andere Begünstigungen dieser Art, welche in dem Gebiete des einen der Hohen contrahirenden Theile der Einfuhr oder Ausfuhr auf National-Schiffen bewilligt werden, sollen in derselben Weise bewilligt werden, wenn die Einfuhr auf directem Wege zwischen den beiden Staaten (Artikel 5) oder die Ausfuhr (Artikel 7) auf Schiffen des anderen Staats erfolgt.

Art. 9. Da die an dem Ausflusse der Ems belegenen Häfen, in Betracht der geographischen Lage des Grossherzogthums Oldenburg, und eben so die Häfen der Maas für die ausschliessliche Ausfuhr der Erzeugnisse des Fürstenthums Birkenfeld, zu seinen hauptsächlichsten Aus- und Einfuhrstrassen zu zählen sind, so sind die Hohen contrahirenden Theile übereingekommen, diese Häfen in Allem was auf die gegenseitige Einfuhr der beiden Länder Bezug hat, den Oldenburgischen Weserhäfen gleich zu setzen. Demzufolge sollen die Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleisses des Grossherzogthums Oldenburg, welche auf Oldenburgischen Schiffen in den genannten Ems- und Weser-Häfen, eben so diejenigen des Fürstenthums Birkenfeld, welche auf Oldenburgischen Schiffen in den genannten Maas-Häfen verladen werden, bei ihrer directen Einfuhr in die Portugiesischen Häfen ganz auf dieselbe Weise zugelassen und behandelt werden, als wenn sie direct aus einem Hafen des Grossherzogthums Oldenburg und unter Oldenburgischer Flagge kämen. Gegentheilig sollen die Erzeugnisse Portugals und seiner Gebietsheile und Besitzungen, welche unter Portugiesischer Flagge in die gedachten Häfen eingeführt werden, bei ihrer demnächstigen Einfuhr in Oldenburg oder in das Fürstenthum Birkenfeld auf den gedachten Flusswegen eben so behandelt werden, als wenn sie auf directem Wege auf Portugiesischen Schiffen in einen Oldenburgischen Hafen eingeführt wären.

Uebrigens bewilligen Se. Königliche Hoheit der Grossherzog von Oldenburg, die Portugiesischen Schiffe und deren Ladungen, wenn sie aus den gedachten Häfen in Oldenburgischen Häfen eingehen, eben so behandeln zu lassen, als wenn sie auf directem Wege aus einem Portugiesischen Hafen gekommen wären.

Man ist dahin einverstanden, dass die Gleichstellung der in diesem Artikel gedachten fremden Häfen mit den Oldenburgischen Häfen nur unter der Bedingung wird Statt finden können, dass in jenen Häfen die Portugiesischen Schiffe, welche von Portugiesischen Häfen kommen oder dorthin gehen, nicht weniger günstig als die Oldenburgischen Schiffe werden behandelt werden.

Art. 10. Die Erzeugnisse, welche aus den Häfen des Grossherzogthums Oldenburg, oder aus den im vorhergehenden Artikel gedachten fremden Häfen kommen, sollen von Ursprungszeugnissen begleitet sein, welche von den Portugiesischen Consuln oder Consular-Agenten, oder von den kompetenten Oldenburgischen Behörden, unter gehöriger Beglaubigung durch die gedachten Consuln, verabfolgt werden.

Art. 11. Was den indirecten Einfuhrhandel betrifft, so sollen die Ladungen, welche auf Oldenburgischen Schiffen aus fremden Häfen in die Häfen Portugals, mit Einschluss der Insel Madeira und Porto-Santo und der Azoren, eingeführt werden, und gegenheilg die Ladungen, welche auf Portugiesischen Schiffen aus fremden Häfen in die Häfen des Grossherzogthums Oldenburg eingeführt werden, in diesen Häfen auf dem Fusse der begünstigtesten Nation zugelassen und behandelt werden. Die Einfuhr von Erzeugnissen und Waaren aus Asien in die Häfen von Portugal soll den bestehenden Gesetzen und Reglements unterworfen bleiben.

Art. 12. Die Hohen contrahirenden Theile sind übereingekommen, dass keiner von ihnen in Zukunft anderen Nationen in Beziehung auf den Handel und die Schifffahrt irgend welche Privilegien, noch irgend welche Begünstigungen oder Befreiungen gewähren will, welche nicht ebenfalls und sofort auch auf die Unterthanen des anderen Theils in Anwendung gesetzt würden, und zwar unentgeltlich, wenn die Bewilligung unentgeltlich geschehen ist, oder wenn letztere gegen ein Aequivalent Statt gehabt hat, gegen Gewährung desselben Aequivalents, oder in dessen Ermangelung, einer billigen und angemessenen Vergeltung.

Insbesondere ist man darüber einverstanden, dass in dem Falle, wo die eine der beiden Regierungen einem anderen Staate in Folge eines Handelsvertrages oder einer besonderen Uebereinkunft, und zur Vergeltung gewisser von diesem anderen Staate gewährten Abgabenermässigungen, Vortheile oder Begünstigungen, auch ihrerseits Ermässigungen der Abgaben auf dessen Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleisses bewilligen, oder demselben andere Vortheile oder besondere Begünstigungen in Beziehung auf Handel und Schifffahrt zustehen sollte, die andere der beiden Regierungen dieselben Vortheile und Erleichterungen nur dann für den Handel und die Schifffahrt ihrer Unterthanen soll in

Anspruch nehmen können, wenn sie, in Ermangelung gleicher Vortheile von derselben Art und Ausdehnung, Aequivalente und Vergeltungen anbietet, welche durch ein besonderes Uebereinkommen zwischen den beiden Regierungen gehörig festzustellen sein würden.

Art. 13. Die Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages sollen auf die Küstenschifffahrt zwischen den Häfen eines jeden der beiden Länder keine Anwendung finden, indem diese Art des Verkehrs den National-Schiffen vorbehalten bleibt. Man hat sich aber darüber verständigt, dass es den Schiffen des einen der Hohen contrahirenden Theile, nachdem sie in die Häfen des anderen eingelaufen sind, freistehen soll, nur einen Theil ihrer Ladung zu löschen und mit dem Ueberreste frei wieder abzugehen, um sich entweder nach einem anderen Hafen desselben Landes oder anders wohin zu begeben, ohne andere oder höhere Abgaben zu entrichten, als die National-Schiffe in demselben Falle zu entrichten gehabt haben würden.

Art. 14. In dem Falle, dass ein Schiff des einen der Hohen contrahirenden Theile an den Küsten oder in einem Hafen des anderen Strandung oder Schiffbruch erlitten haben sollte, wird dem Capitain und der Mannschaft, sowohl für ihre Personen als auch für das Schiff und dessen Ladung alle mögliche Hülfe und Beistand geleistet werden.

Die geborgenen Gegenstände sollen erforderlichen Falls unter die Aufsicht der kompetenten Behörde gestellt, und dem Berechtigten zurückgegeben werden, nachdem die Bergungs- und andere Kosten berichtet sind, welche nicht höher sein sollen, als diejenigen, denen die National-Schiffe in gleichem Falle unterworfen sein würden. Es sollen davon keine Abgaben erhoben werden, insofern die fraglichen Gegenstände nicht zum Verbräuche im Lande bestimmt sind.

Art. 15. Jedes einem Unterthanen der contrahirenden Theile angehörende Handelsschiff, welches in einem Hafen des anderen Theiles im Nothfalle einläuft, soll daselbst von allen Hafen- oder Schifffahrts-Abgaben frei sein, wenn die Ursachen, welche das Einlaufen in den Hafen nothwendig gemacht haben, wirklich vorhanden und dargethan sind, vorausgesetzt, dass das Schiff in dem Nothhafen keine Handels-Operation durch Einladung oder Löschung von Waaren vornimmt, — wobei indess die zum Zwecke der Ausbesserung des Schiffes erforderlichen Löschungen und Wiedereinladungen nicht als eine Handels-Operation betrachtet werden sollen, wodurch die Entrichtung von Abgaben veranlasst würde, — und dass dasselbe seinen Aufenthalt in dem Hafen nicht über die nach den Umständen nothwendige Zeit hinaus, verlängert.

Art. 16. Ein jeder der Hohen contrahirenden Theile gesteht dem anderen die Befugnis zu, in seinen Häfen und Handelsplätzen General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln oder Handels-Agenten zu haben, behält sich jedoch das Recht vor, von dieser Befugnis nach seinem Ermessen einen oder den anderen Ort auszunehmen.

Die gedachten Consular-Agenten jeder Klasse sollen, sobald sie von ihren respectiven Regierungen in gehöriger Form ernannt sind und das Exequatur von derjenigen Regierung, in deren Gebiete sie residiren sollen, erhalten haben, daselbst sowohl für ihre Personen als auch hinsichtlich ihrer Amtsverrichtungen derselben Privilegien, wie die derselben Klasse angehörenden Consular-Agenten der begünstigtesten Nation, geniessen.

Art. 17. Die gedachten General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln oder Handels-Agenten sollen befugt sein, zum Zwecke der Ergreifung, Festnahme und Verhaftung der Deserteurs von den Kriegs- und Handels-Schiffen ihres Landes den Beistand der Ortsbehörden anzurufen; sie werden sich in dieser Hinsicht an die kompetenten Gerichtshöfe, Richter und Beamten wenden, und die in Rede stehenden Deserteurs schriftlich reclamiren, wobei sie durch Mittheilung der Schiffsregister oder Musterrollen, oder durch andere amtliche Documente den Beweis zu führen haben, dass diese Individuen zur Mannschaft des betreffenden Schiffes gehört haben; auf die in solcher Weise gerechtfertigte Reclamation soll die Auslieferung bewilligt werden.

Wenn dergleichen Deserteurs ergriffen sind, sollen sie zur Disposition der gedachten General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln oder Handels-Agenten gestellt, auch können sie auf Requisition und Kosten des reclamirenden Theils in den Gefängnissen des Landes festgehalten werden, um demnächst den Schiffen, denen sie angehören, oder anderen Schiffen derselben Nation zugesendet zu werden.

Würde aber diese Zurücksendung nicht innerhalb zweier Monate vom Tage ihrer Verhaftung an erfolgen, so sollen sie in Freiheit gesetzt und wegen derselben Ursache nicht wieder verhaftet werden.

Es versteht sich jedoch, dass, wenn der Deserteur irgend ein Verbrechen begangen haben sollte, seine Auslieferung ausgesetzt werden darf, bis der Gerichtshof, bei welchem die Sache anhängig ist, sein Urtheil ausgesprochen haben und dieses Urtheil vollstreckt sein wird.

Art. 18. Die Unterthanen eines jeden der Hohen contrahirenden Theile, welche in dem Gebiete des anderen Theiles jetzt oder in Zukunft Erbschaften zu erheben haben, oder welche ihr Eigenthum oder Effecten irgend einer Art von dort herausziehen wollen, sollen keine andere Abgaben, Lasten oder Auflagen entrichten, als solche, welche unter gleichen Umständen von den Nationalen zu entrichten sein würden.

Art. 19. Der gegenwärtige Vertrag soll bis zum 1. Januar 1848 in Kraft bleiben. Wenn der eine der Hohen contrahirenden Theile nicht dem anderen seine Absicht, die Wirksamkeit des Vertrages aufhören zu lassen, mittelst einer officiellen Erklärung 6 Monate vor dem 1. Januar 1848 angezeigt haben sollte, so wird der Vertrag noch bis zum 1. Januar 1854 verbindlich bleiben. Von dem 1. Januar 1854 an soll derselbe seine

Rechtsbeständigkeit nicht anders verlieren, als zwölf Monate nachdem der eine der Hohen contrahirenden Theile dem andern seine Absicht erklärt haben wird, ihn nicht ferner aufrecht halten zu wollen.

Art. 20. Der gegenwärtige Vertrag wird von den Hohen contrahirenden Theilen ratificirt, und die Ratificationen desselben sollen zu Berlin binnen drei Monaten nach der Unterzeichnung oder wo möglich noch früher ausgewechselt werden.

Zur Urkunde dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten den Vertrag unterzeichnet und ihre Siegel beigefügt.

So geschehen zu Berlin den Neunten Juni Tausend Achthundert Fünf und Vierzig.

Otto Wilhelm Carl von Röder.

Renduffe.

9. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwischen Oldenburg und Sardinien.

Seine Königliche Hoheit der Grossherzog von Oldenburg und Seine Majestät der König von Sardinien, von dem Wunsche beseelt, das bisher zwischen den beiden Staaten so glücklich bestandene gute Einverständniss immer mehr zu befestigen und die Handelsbeziehungen zwischen Ihren respectiven Unterthanen zu erweitern, sind übereingekommen, behuf des Abschlusses eines Schiffahrts- und Handelsvertrages in Unterhandlung zu treten.

Zu diesem Zwecke haben Se. Königliche Hoheit der Grossherzog von Oldenburg mit Ihren Vollmachten versehen:

den Obersten und Kammerherrn von Röder, Comthur des Grossherzoglichen Haus- und Verdienst-Ordens, Comthur erster Klasse des Sachsen-Ernestinischen Haus-Ordens, des Herzoglich Braunschweigischen Ordens Heinrichs des Löwen, des Königlich Portugiesischen Christ-, des St. Benedict- und des Empfängniss-Ordens, Ritter des Königlich Preussischen rothen Adler-Ordens zweiter Klasse, des Königlich Baierischen Verdienst-Ordens, Minister-Resident Sr. Königlichen Hoheit des Grossherzogs von Oldenburg am Königlich Preussischen Hofe; und haben

Se. Majestät der König von Sardinien ebenfalls mit Ihren Vollmachten versehen:

den Grafen Carl Rossi, Commandeur Ihres religiösen und militairischen Ordens vom heiligen Mauritius und heiligen Lazarus, Grosskreuz des Königlich Preussischen rothen Adler-Ordens und des Königlich Baierischen St. Michael-Ordens, Ihren General-Major, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister am Königlich Preussischen Hofe;

welche Bevollmächtigte, nachdem sie die besagten Vollmachten ausgewechselt und in guter und gehöriger Form befunden, die nachstehenden Artikel abgeschlossen und unterzeichnet haben.

Art. 1. Die Oldenburgischen Schiffe, welche beladen oder mit Ballast in die Häfen Sr. Majestät des Königs von Sardinien einlaufen, und hinwiederum die Sardinischen Schiffe, welche beladen oder mit Ballast in die Häfen des Grossherzogthums Oldenburg einlaufen, sollen, woher sie auch kommen oder wohin sie auch bestimmt sind, bei ihrem Eingange, bei ihrem Abgange und während ihres Aufenthalts auf demselben Fusse, wie die National-Schiffe in Allem behandelt werden, was die Tonnen-, Lootsen-, Baaken-, Kai-, Hafen-, Rhede-, Quarantaine- und Expeditions-Abgaben betrifft und überhaupt in Ansehung aller Abgaben und Lasten jeder Art, welche das Schiff angehen, es mögen dieselben von dem Staate, den Provinzen, Bezirken oder Gemeinden, oder auch von öffentlichen oder Privat-Anstalten, oder von Corporationen erhoben werden.

Art. 2. Um die durch den gegenwärtigen Vertrag ihnen zugesicherten Vortheile geniessen zu können, müssen die respectiven Schiffe des einen und des anderen Staates zuvor ihre Nationalität nachweisen.

Die Hohen contrahirenden Theile behalten sich vor, Erklärungen auszutauschen, welche deutlich und genau diejenigen Papiere und Urkunden bezeichnen, womit nach den Vorschriften der respectiven Staaten ihre Schiffe versehen sein müssen, und sich gegenseitig Einer dem Andern Kenntniss zu geben von den demnächstigen Veränderungen, welche Jeder derselben in diesem Zweige der Schiffahrts-Gesetzgebung vorzunehmen für gut finden möchte.

Art. 3. In Allem, was die Anlegung der Schiffe, ihre Beladung und Ausladung in den Häfen, Bassins, Rheden oder Liegeplätzen, Flüssen und Kanälen des einen der beiden Staaten betrifft, soll den einheimischen Schiffen keine Begünstigung und kein Vorrecht bewilligt werden, welche nicht auch den Schiffen des anderen Staates zugestanden werden.

Art. 4. Die Schiffe des einen der beiden Staaten, welche in die Häfen des andern einlaufen, sollen die Befugniss haben, nur einen Theil ihrer Ladung ein- oder auszuladen und sich dann in die anderen Häfen desselben Staates zu begeben, um daselbst ihre Ein- oder Ausladung zu vervollständigen.

Art. 5. Die Schiffe des einen der beiden Staaten, welche durch schlechte Witterung oder in Folge von Beschädigung oder Schiffbruch genöthigt werden, in den Häfen des anderen Staates anzulegen, sollen daselbst, sowohl für das Schiff, als für die Ladung, die nämlichen Begünstigungen und Befreiungen, welche die Gesetzgebung jedes der beiden Staaten seinen eigenen Schiffen unter solchen Umständen bewilligt, ge-

niessen, sofern die Nothwendigkeit des Anlegens gehörig dargethan wird und sie mit keiner Handels-Operation durch Ein- oder Ausladung von Waaren sich befassen. Es sollen jedoch die durch eine nothwendige Ausbesserung des Schiffes veranlassten Aus- und Wiedereinladungen als Handels-Operationen nicht angesehen werden.

Den respectiven Consuln und sonstigen Consular-Agenten soll gestattet sein, die Operationen zu überwachen, welche auf die Rettung der Ladung, die Ausbesserung, die Verproviantirung oder eintretenden Falls den Verkauf der zum Anlegen eingelaufenen oder an der Küste gescheiterten oder verunglückten Schiffe sich beziehen.

Art. 6. Die Schiffe des einen der beiden Staaten, welche in einen der Häfen des andern einlaufen, um daselbst zu überwintern, sollen keine andere noch höhere Schiffahrts-Abgaben entrichten, als diejenigen, welchen in gleichen Umständen die einheimischen Schiffe unterworfen sind.

Wenn das Ueberwintern, die Ausbesserung des Schiffes oder andere Umstände erfordern, dass die Ladung ganz oder theilweise in Niederlagen gebracht werde, so sollen von demjenigen, was aus selbigen wieder herauskommt, um, sei es auf demselben oder jedem andern Schiffe, wieder eingeladen und wieder ausgeführt zu werden, keine andere noch höhere Abgaben, Auflagen oder Lasten irgend einer Art entrichtet werden, als diejenigen Abgaben, Auflagen und Lasten, welche im gleichen Falle für die Ladungen der einheimischen Schiffe erhoben werden.

Art. 7. Die Küsten-Schiffahrt oder Cabotage wird in beiden Ländern den einheimischen Schiffen ausdrücklich vorbehalten.

Art. 8. Jede Art von Handelsgegenständen, welche Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie der Staaten Sr. Königlichen Hoheit des Grossherzogs von Oldenburg oder jedes andern Landes sind, und in die Staaten Sr. Majestät des Königs von Sardinien von den Sardinischen Schiffen gesetzlich eingeführt werden dürfen und hinwiederum jede Art von Handelsgegenständen, welche Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie der Staaten Sr. Majestät des Königs von Sardinien oder jedes andern Landes sind, und in die Staaten Sr. Königlichen Hoheit des Grossherzogs von Oldenburg von Oldenburgischen Schiffen gesetzlich eingeführt werden dürfen, sollen, es mögen diese Schiffe direct aus den Häfen des Staates, dessen Flagge sie führen, oder aus irgend einem andern Lande kommen, daselbst ebenfalls von den Schiffen des andern contrahirenden Theils eingeführt werden dürfen, ohne dass diese gehalten sind, andere oder höhere Abgaben irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen und zum Vortheil der Regierung, der Localbehörden oder öffentlichen und Privat-Anstalten jeder Art erhoben werden, zu entrichten, als diejenigen, welche diese nämlichen Gegenstände in demselben Falle zu zahlen hätten, wenn sie von einheimischen Schiffen eingeführt würden.

Art. 9. In gleicher Weise sollen Handelsgegenstände jeder Art, welche aus den Häfen Sr. Königlichen Hoheit des Grossherzogs von Oldenburg auf Oldenburgischen Schiffen gesetzlich ausgeführt werden dürfen, auch auf Sardinischen Schiffen von dort ausgeführt werden können; und hinwiederum sollen Handelsgegenstände jeder Art, welche aus den Häfen Sr. Majestät des Königs von Sardinien auf Sardinischen Schiffen gesetzlich ausgeführt werden dürfen, auch auf Oldenburgischen Schiffen von dort ausgeführt werden können, ohne andere oder höhere Abgaben oder Lasten jeder Art oder Benennung, welche im Namen und zum Vortheil der Regierung, der Localbehörden oder öffentlichen und Privat-Anstalten jeder Art erhoben werden, zu entrichten, als diejenigen, welche für die nämlichen Gegenstände zu zahlen wären, wenn sie auf einheimischen Schiffen ausgeführt würden.

Art. 10. Keine Priorität noch ein Vorzug soll direct oder indirect von dem einen oder dem andern der contrahirenden Theile, noch von einer in dessen Namen oder unter dessen Autorität handelnden Compagnie, Corporation oder Person für den Ankauf irgend eines in das Gebiet des andern Theils gesetzlich eingeführten Handelsgegenstandes, in Betracht der Nationalität des Schiffes, welches die besagten Gegenstände eingeführt hat, bewilligt werden, es möge dem einen oder dem andern Theile angehören, in dessen Häfen diese Handelsgegenstände eingeführt sind.

Art. 11. Es darf von dem einen der contrahirenden Theile dem Handel und der Schiffahrt des andern keine neue oder höhere Abgabe, und keine Behinderung oder Beschränkung irgend einer Art auferlegt werden, welche nicht ebenfalls und in gleichem Masse dem Handel und der Schiffahrt jedes anderen Landes auferlegt wird.

Wenn einer der Hohen contrahirenden Theile in der Folge irgend einem anderen Staate in Zoll- oder Schiffahrts-Angelegenheiten andere oder grössere Begünstigungen, als die in gegenwärtiger Uebereinkunft stipulirten, bewilligt, so sollen dieselben Begünstigungen auch dem andern zu Theil werden, und zwar unentgeltlich, wenn die Bewilligung unentgeltlich ist, oder gegen ein Aequivalent, wenn die Bewilligung unter Bedingungen erfolgt ist. In diesem letztern Falle soll die Bestimmung des Aequivalents durch eine besondere Uebereinkunft zwischen den Hohen contrahirenden Theilen geschehen.

Art. 12. Die respectiven Consuln, Vice-Consuln und sonstigen Handels-Agenten sollen ermächtigt sein, behuf Aufsuchung, Anhaltung, Festnehmung und Gefangensetzung der Deserteurs von den Kriegs- und Handels-Schiffen ihres Landes die Hülfe der Localbehörden zu requiriren. Sie haben sich deshalb an die competenten Gerichte, Richter und Beamten zu wenden, und schriftlich die oben erwähnten Deserteurs zu reclamiren, indem sie durch Mittheilung der Schiffsregister oder

Mannschaftsrollen, oder sonstigen amtlichen Urkunden beweisen, dass jene Individuen zu den Mannschaften gehört haben. Wenn diese Reclamation auf solche Weise begründet ist, so soll die Auslieferung nicht verweigert werden. Die Deserteurs sollen, wenn sie festgenommen sind, zur Verfügung der besagten Consuln oder sonstigen Handels-Agenten gestellt werden und können, auf Requisition und auf Kosten derjenigen, welche sie reclamiren, in den öffentlichen Gefängnissen eingeschlossen werden, um bis dahin festgehalten zu werden, dass sie den Schiffen, zu welchen sie gehören, zurückgegeben werden können, oder um auf nationalen oder andern Schiffen in ihr Land zurückgeschickt zu werden. Wenn dieselben jedoch binnen drei Monaten vom Tage ihrer Verhaftung an nicht zurückgeschickt sind, so sollen sie in Freiheit gesetzt werden und aus derselben Ursache nicht wieder festgenommen werden können. Wenn übrigens der Deserteur in dem Lande seiner Verhaftung ein Verbrechen oder Vergehen begangen haben sollte, so kann seiner Auslieferung so lange Anstand gegeben werden, bis das Gericht, bei welchem die Sache anhängig ist, das Erkenntniss abgegeben und dieses seine Vollziehung erhalten hat.

Art. 13. Die Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages sollen auf das Fürstenthum Monaco anwendbar sein. Demzufolge sollen die dem Sardinischen Handel und der Sardinischen Flagge in dem Gebiete des Grossherzogthums Oldenburg zugestandenen Vortheile, daselbst gleichfalls den Waaren und Schiffen, welche Unterthanen des besagten Fürstenthums gehören, zugestanden werden, und hinwiederum die Vortheile, welche dem Oldenburgischen Handel und der Oldenburgischen Flagge in den Sardinischen Staaten zugestanden sind, sollen gleicher Weise in dem Fürstenthum Monaco zu Gunsten des Oldenburgischen Handels und der Oldenburgischen Flagge eintreten.

Art. 14. Der gegenwärtige Vertrag soll acht Jahre hindurch vom Tage der Auswechselung der Ratificationen an Kraft und Gültigkeit haben. Wenn ein Jahr vor dem Ablauf dieses Zeitraums der gegenwärtige Vertrag nicht aufgekündigt wird, so soll derselbe von Jahr zu Jahr fortwährend verbindlich bleiben, bis der eine der Hohen contrahirenden Theile dem andern, aber ein Jahr vorher, seine Absicht angezeigt hat, die Wirkungen desselben aufhören zu lassen.

Art. 15. Die Ratificationen des gegenwärtigen Vertrages sollen zu Berlin binnen drei Monaten, oder wo möglich früher, ausgewechselt werden.

Zu Urkunde dessen haben die respectiven Bevollmächtigten denselben in doppelter Ausfertigung unterzeichnet und ihre Wappensiegel beigesezt.

Geschehen zu Berlin am Ein und Zwanzigsten April im Jahre der Gnade Ein Tausend Achthundert und Sechs und Vierzig.

v. Röder.

Rossi.

Separat-Artikel.

Da Se. Majestät der König von Sardinien aus besondern Gründen für angemessen erachten, für jetzt noch Differenzial-Abgaben, zum Nachtheil der fremden Flaggen, von direct aus dem Schwarzen Meere, den Häfen des Adriatischen Meeres und denjenigen des Mittelmeeres bis zum Kap Trafalgar eingeführtem Getreide, Olivenöl und Wein, ungeachtet der Artikel 1 und 8 des gegenwärtigen Vertrages, zu erheben, so ist zwischen den Hohen contrahirenden Theilen ausdrücklich bestimmt und festgesetzt: dass Se. Königliche Hoheit der Grossherzog von Oldenburg volle und gänzliche Freiheit haben sollen, zum Nachtheil der Sardinischen Flagge gleichmässige Differenzial-Abgaben auf die nämlichen aus denselben Ländern eingeführten Artikel zu legen, falls die Erhebung der Differenzial-Abgaben von Sr. Majestät dem Könige von Sardinien zum Nachtheil der Oldenburgischen Flagge über den Zeitraum von vier Jahren, vom Tage der Auswechselung der Ratificationen des gegenwärtigen Vertrages und Separat-Artikels an, hinausgesetzt werden sollte. Allein jene gleichmässigen Differenzial-Abgaben jedweder Art von den genannten

Handels-Artikeln sollen von dem Augenblicke an nicht mehr erhoben werden, wo die Oldenburgische Regierung amtlich benachrichtigt sein wird, dass die Erhebung der Differenzial-Abgaben von Seiten Sr. Sardischen Majestät aufgehört habe.

Der gegenwärtige Separat-Artikel soll die nämliche Kraft und Gültigkeit haben, als wenn derselbe Wort für Wort in den heute unterzeichneten Vertrag aufgenommen wäre und gleichzeitig mit demselben ratificirt werden.

Zu Urkunde dessen haben wir Unterzeichnete Kraft unserer Vollmachten den gegenwärtigen Separat-Artikel unterschrieben und die Siegel unserer Wappen beigedrückt.

Geschehen zu Berlin am Ein und Zwanzigsten April im Jahre der Gnade Ein Tausend Achthundert und Sechs und Vierzig.

v. Röder.

Rossi.

10. Commerzielle Reciprocitäts-Declaration zwischen Oldenburg und Griechenland.

Der Inhalt dieser Uebereinkunft, welche den beiderseitigen Schiffen und deren Ladungen eine völlige Gleichstellung in den gegenseitigen Häfen zusichert, ist im Wesentlichen mit dem oben abgedruckten Handels- und Schiffahrts-Vertrage zwischen Hannover und Griechenland durchaus übereinstimmend. — Eine Publication desselben hat noch nicht Statt gefunden; Abschrift des französischen Original-Textes ist jedoch bei dem Wasser-Schout zu Brake zu erhalten. — Die Ausfertigung der Oldenburgischen Declaration ist am 2. Mai 1842 erfolgt.

11. Beitritts-Erklärung Oldenburgs zu dem zwischen Hannover und den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika abgeschlossenen Handels- und Schiffahrts-Vertrag.

Wir Paul Friedrich August, von Gottes Gnaden Grossherzog von Oldenburg, Erbe zu Norwegen, Herzog von Schleswig, Holstein, Stormarn, der Dithmarschen und Oldenburg, Fürst von Lübeck und Birkenfeld, Herr von Jever und Kniphausen etc., thun kund hiemit:

Nachdem Wir beschlossen haben dem mit Unserer Zustimmung zwischen Sr. Majestät dem Könige von Hannover und den Vereinigten Staaten von Amerika zu Hannover am 10. Juni 1846 abgeschlossenen Schiffahrts- und Handels-Vertrage für Unser mit dem Königreiche Hannover zu einem Steuervereine verbundenes Herzogthum Oldenburg beizutreten, und Wir zu diesem Ende, nach der im Artikel 12 des besagten Schiffahrts- und Handels-Vertrages getroffenen Vorkehrung, bereits durch Unsern Bevollmächtigten eine desfallsige Erklärung gegen eine gleichlautende Erklärung des Bevollmächtigten der Vereinigten Staaten von Amerika haben abgeben lassen, so bringen Wir den Inhalt dieses Vertrages im deutschen und englischen Urtexte hiedurch zur öffentlichen Kenntniss und befehlen Allen und Jedem die es angeht, die darin enthaltenen Bestimmungen, als seien dieselben unmittelbar zwischen Uns und den Vereinigten Staaten von Amerika verabredet, so weit dieselben sich auf Unser Herzogthum Oldenburg beziehen können, zu beobachten und in Ausführung zu bringen.

Urkundlich Unserer eigenhändigen Namens-Unterschrift und beigedruckten Grossherzoglichen Insiegels.

Gegeben auf dem Schlosse zu Oldenburg, den 24. März 1847.

August.

v. Beaulieu-Marconnay.

Zedelius.

Der betreffende Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwischen Hannover und den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika findet sich oben Seite 31 [II. 14] abgedruckt.

IV. Mecklenburg-Schwerin.

1. Commerzielle Reciprocitäts-Declaration zwischen Mecklenburg-Schwerin und Oesterreich.

Nachdem Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich und Seine Königliche Hoheit der Grossherzog von Mecklenburg-Schwerin übereingekommen sind, durch gegenseitige Aufhebung alles Unterschiedes in der Behandlung der beiderseitigen Schiffe und deren Ladungen in Allerhöchst und Höchste Ihren Häfen zur Beförderung des wechselseitigen Handelsverkehrs beizutragen, so erklärt das unterzeichnete Grossherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche Geheime Staats-Ministerium hiedurch in Folge Höchsten Auftrages und in Erwiderung der von der K. K. Haus-, Hof- und Staats-Kanzlei ausgestellten, durchgehends gleichen Zusicherung, dass in den Mecklenburgischen Häfen die K. K. Oesterreichischen Schiffe bei ihrem Einlaufen wie bei ihrer Abfahrt hinsichtlich der Tonnen-, Leuchtthurn-, Lootsen- und aller anderen, wie immer genannten Hafen- oder Schiffsgebühren, dieselben mögen jetzt oder künftighin für Rechnung der Regierung, irgend einer Gemeinde oder irgend einer Privat-Anstalt eingehoben werden, auf ganz gleichem Fusse mit den Mecklenburgischen Schiffen behandelt, auch die auf Oesterreichischen Schiffen ein- oder ausgeführten Waaren keinen anderen oder höheren Abgaben, als die auf Mecklenburgischen Schiffen ein- oder ausgeführten Waaren, unterworfen werden sollen.

Diese Gleichstellung soll wechselseitig nicht nur unverzüglich in Erfüllung kommen, sondern auch für den Zeitraum vom 1. März d. J. herwärts nachträglich in Anspruch genommen werden können; es soll aber beiden Theilen frei stehen, dieselbe, nach vorausgegangener sechsmonatlicher Aufkündigung, wieder ausser Kraft treten zu lassen.

Schwerin, am 10. September 1846.

Grossherzoglich Mecklenburg-Schwerinsches Geheimes Staats-Ministerium.

2. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwischen Mecklenburg-Schwerin und Preussen.

Seine Majestät der König von Preussen und Seine Königliche Hoheit der Grossherzog von Mecklenburg-Schwerin, überzeugt, dass die gegenseitige Aufhebung alles Unterschiedes in der Behandlung der beiderseitigen Schiffe und deren Ladungen in den Häfen des anderen Staates wesentlich zur Erweiterung und Belebung der Handelsverbindungen zwischen Ihren beiderseitigen Ländern, und zur Erleichterung Ihrer hiebei betheiligten Unterthanen beitragen würde, haben über diesen Gegenstand durch Ihre Bevollmächtigte, nämlich:

Se. Majestät der König von Preussen

durch Allerhöchst Ihren Wirklichen Legationsrath Michaelis und

Se. Königliche Hoheit der Grossherzog von Mecklenburg-Schwerin

durch Höchste Ihren Kammerrath Freiherrn von Meerheimb,

unter dem Vorbehalte der beiderseitigen landesherrlichen Genehmigung, die nachfolgenden Artikel verabreden und abschliessen lassen.

Art. 1. Die Preussischen, in die Häfen des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin ein- und aus selbigen auslaufenden Schiffe, sie mögen nun unmittelbar aus Preussischen Häfen kommen und beziehungsweise dorthin bestimmt sein, oder nicht, sollen in jenen Häfen keinen anderen oder höheren Abgaben oder Lasten, welcher Art diese auch immer sein mögen, unterworfen werden, als denjenigen, mit welchen daselbst die einheimischen, sowohl unter Mecklenburgischer, als auch unter Rostocker Flagge fahrenden Schiffe bei ihrem Ein- oder Ausgange jetzt belegt sind, oder künftig belegt werden möchten.

Dieselbe Gleichstellung der Abgaben soll in den Königlich Preussischen Häfen hinsichtlich der ein- oder auslaufenden Mecklenburgischen Schiffe dergestalt Statt finden, dass diese Schiffe daselbst keinen anderen oder höheren Abgaben oder Lasten unterworfen sein sollen, als denjenigen, welche in jenen Häfen von einheimischen Schiffen zu entrichten sind, oder künftig etwa zu entrichten sein möchten.

Art. 2. Allen und jeden Gütern, Waaren und Gegenständen des Handels, sie seien inländischen oder ausländischen Ursprungs, welche jetzt oder in Zukunft auf einheimischen Schiffen in die Königlich Preussischen oder Grossherzoglich Mecklenburgischen Häfen ein- oder aus selbigen ausgeführt werden dürfen, soll in ganz gleicher Weise auch auf Schiffen des anderen Landes der Eingang in jene Häfen oder der Ausgang aus selbigen offen stehen.

Art. 3. In Hinsicht der Abgaben, welche von den nach vorstehendem Artikel in die beiderseitigen Häfen ein- oder aus selbigen auszu-

führenden Gütern, Waaren und Gegenständen des Handels zu entrichten sind, soll die Nationalität der beiderseitigen Schiffe, auf denen die Ein- oder Ausführung Statt finden wird, durchaus keinen Unterschied begründen. Bei der Einführung auf Schiffen des anderen Staates sollen daher jene Güter, Waaren und Handelsgegenstände keinen höheren oder anderen Abgaben unterworfen sein, als denen, welche davon zu erheben sein würden, wenn die Einbringung auf einheimischen Schiffen geschähe. Desgleichen sollen auch bei der Ausfuhr auf Schiffen des anderen Staates die nämlichen Prämien, Rückzölle, Vortheile und Begünstigungen irgend einer Art gewährt werden, welche etwa für die Ausführung auf einheimischen Schiffen bestehen oder künftig bestehen möchten.

Art. 4. Die Dauer des gegenwärtigen Vertrages, welcher vom 1. April 1827 ab in Kraft treten wird, ist vorläufig auf acht Jahre festgesetzt, und soll derselbe, wenn zwölf Monate vor dem Ablauf dieses Zeitraums von der einen oder anderen Seite eine Aufkündigung nicht erfolgt sein wird, noch ferner auf ein Jahr und sofort bis ein Jahr nach etwa geschehener Aufkündigung in Kraft bleiben.

Art. 5. Gegenwärtiger Vertrag soll unverzüglich zur landesherrlichen Ratification vorgelegt, und sollen die Ratifications-Urkunden so bald als möglich ausgewechselt werden.

Des zur Urkund ist dieser Vertrag von den beiderseitigen Bevollmächtigten unter Beidrückung ihrer Siegel unterzeichnet worden.

So geschehen Berlin, den Neunzehnten December im Jahre Ein Tausend Achthundert und Sechs und Zwanzig.

Ernst Michaelis.

Wilhelm Frh. v. Meerheimb.

3. Schiffahrts- und Handels-Vertrag zwischen Mecklenburg-Schwerin und Hannover.

(Bereits Seite 22 [II. 4] abgedruckt.)

4. Commerzielle Vereinbarung zwischen Mecklenburg-Schwerin und Lübeck.

(Bereits Seite 2 [I. 6] abgedruckt.)

5. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwischen Mecklenburg-Schwerin und Dänemark.

Seine Majestät der König von Dänemark und Seine Königliche Hoheit der Grossherzog von Mecklenburg-Schwerin, gleichmässig von dem Wunsche beseelt, die Handels- und Schiffahrts-Beziehungen Ihrer beiderseitigen Staaten und Unterthanen zu erweitern und zu begünstigen, und überzeugt, dass zur Erfüllung ihrer gegenseitigen desfalligen Wünsche nichts mehr beitragen kann, als die Annahme eines auf Billigkeit gegründeten Principes vollkommener Gegenseitigkeit, haben Bevollmächtigte ernannt, um einen diesem Zwecke entsprechenden Vertrag abzuschliessen, nämlich:

Se. Majestät der König von Dänemark:

den Herrn Christian Hoyer von Bille, Commandeur Ihres Ordens von Dannebrog und des Königlich Hannoverschen Guelphen-Ordens, Allerhöchst Ihren Kammerherrn und Minister-Residenten bei den freien Hansestädten, und

Se. Königliche Hoheit der Grossherzog von Mecklenburg-Schwerin: den Herrn Friedrich von Oertzen, Höchste Ihren Regierungs-Director,

welche, nach Auswechselung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, folgende Artikel verabredet und vereinbart haben.

Art. 1. Die Hohen contrahirenden Theile sind übereingekommen, den beiderseitigen Unterthanen, die in einem oder dem andern Lande Handel treiben oder sich daselbst aufhalten, so lange sie sich den Gesetzen und Verordnungen ihres Aufenthaltsortes unterwerfen, sowohl für ihre Personen und Waaren, als auch für ihre Handelsunternehmungen alle die Vortheile, Freiheiten und Begünstigungen gegenseitig zu bewilligen, welche den Angehörigen der meistbegünstigten Nationen durch die von dem einen oder dem andern der Hohen Contrahenten mit andern Mächten geschlossenen Handels-Verträge eingeräumt worden sind oder künftig eingeräumt werden möchten.

Art. 2. Die beiderseitigen Schiffe und Fahrzeuge, von welcher Trächtigkeit oder Bauart sie auch sein mögen, welche entweder in Ballast oder mit Ladung in den Häfen des einen oder des andern der Hohen contrahirenden Theile ankommen, sollen sowohl ein- und ausgehend, als während ihres Aufenthalts, rücksichtlich des Betrages und der Erhebungsart der Hafen-, Tonnen-, Leuchtfeuer-, Lootsen- und Bergungs-Gelder, so wie aller Abgaben oder Lasten, welcher Art oder Benennung sie auch sein mögen, die dem Staate, Städten oder Privat-Anstalten irgend einer Art zukommen, den Schiffen der meistbegünstigten Nationen völlig gleich gestellt werden.

Die Dänischen Schiffe und Fahrzeuge sollen in Rostock auf demselben Fusse, wie die Schiffe und Fahrzeuge dieser Stadt behandelt werden, mithin dort von allen Abgaben und Lasten, welcher Art oder Benennung dieselben auch sein mögen, befreit sein, von welchen die eigenen Schiffe dieser Stadt befreit sind oder künftig befreit werden möchten.

Zu Warnemünde werden die Dänischen Schiffe gleichfalls weder anderen, noch höheren Abgaben irgend einer Art unterworfen sein, als welchen die Schiffe der Stadt Rostock unterliegen oder künftig unterworfen werden möchten.

Die Fischer, welche Unterthanen Sr. Dänischen Majestät sind, sollen in Wismar, sowohl für ihre Fahrzeuge, als auch für ihren Fischerei-Erwerb alle die Befreiungen von Abgaben und Gebühren, welcher Art oder Benennung sie auch sein mögen, geniessen, welche den eigenen Fischern dieser Stadt gewährt sind oder künftig zugestanden werden möchten.

Art. 3. Die Hohen contrahirenden Theile behalten sich gegenseitig das Recht vor, alle die Bestimmungen zu treffen, welche sich sowohl auf die Küsten-Schiffahrt (cabotage) als auf die Schiffahrt auf den Flüssen und Kanälen des eigenen Gebietes beziehen; es ist aber nichtsdestoweniger vereinbart, dass die beiderseitigen Schiffe und Landesbewohner in dieser Beziehung alle diejenigen Rechte geniessen sollen, die einer dritten Nation eingeräumt sind oder künftig bewilligt werden möchten.

Art. 4. Alle Waaren und Handelsgegenstände, sie mögen Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleisses der beiderseitigen Staaten oder irgend eines andern Landes sein, deren Ein-, Aus- oder Durchfuhr den Schiffen des einen der Hohen contrahirenden Theile erlaubt ist, dürfen ebenfalls in den Schiffen des andern Theils ein-, aus- oder durchgeführt werden, welcher auch der Ort ihrer Abfuhr oder ihrer Bestimmung sei, ohne bei der Ein-, Aus- oder Durchfuhr höheren oder anderen Abgaben, welcher Art und Benennung sie auch sein mögen, zu unterliegen, als wenn dieselben Waaren und Gegenstände in Schiffen jeder anderen in dieser Hinsicht meistbegünstigten Nation ein-, aus- oder durchgeführt worden wären.

Art. 5. Die beiderseitigen Schiffe und Fahrzeuge, welche in den Häfen des einen oder des andern der Hohen Contrahenten anlangen, sind berechtigt, dort auch theilweise ein- oder auszuladen, wenn der Führer oder Eigenthümer es wünscht, und sie dürfen sich darauf in die übrigen Seehäfen desselben Staates begeben, um das Ein- oder Ausladen zu vervollständigen.

Art. 6. Es soll weder unmittelbar, noch mittelbar beim Ankauf von Waaren irgend ein Vorzug ertheilt werden, in Betracht der Nationalität des Schiffes, welches mit seiner gesetzlich erlaubten Ladung in einen Hafen des einen oder des andern der Hohen contrahirenden Theile eingelaufen ist, da Ihre Absicht dahin geht, dass kein Unterschied in dieser Beziehung statfinde.

Art. 7. Bei der Fahrt durch den Sund und die Belte sollen die Mecklenburg-Schwerinschen Schiffe und Ladungen nur eben dieselben Abgaben entrichten und auf demselben Fusse behandelt werden, wie diejenigen der meistbegünstigten Nationen.

Art. 8. Das Strandrecht ist und bleibt hinsichtlich der Unterthanen, Schiffe und Waaren beider contrahirenden Theile gänzlich abgeschafft.

Im Fall eines Schiffbruches sollen die gestrandeten Schiffe, so wie deren Ladung, Besatzung und Passagiere in jedem der beiden Staaten nach den daselbst geltenden Vorschriften behandelt werden, wobei es sich jedoch versteht, dass die Unterthanen, Schiffe und Waaren des andern Staates auch in dieser Beziehung denselben Schutz geniessen sollen, wie diejenigen der meistbegünstigten Nationen.

Die geborgenen Waaren sollen keiner Abgabe unterworfen sein, insofern sie nicht zum innern Verbrauch zugelassen werden.

Art. 9. Obgleich der Handel mit den Colonien Sr. Majestät des Königs von Dänemark, die Färöer, Island und Grönland darunter mit einbegriffen, besonderen Anordnungen unterworfen ist, auf welche die allgemeinen Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages nicht angewendet werden können, so ist dennoch vereinbart, dass die Handelnden und Schiffe vom Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin während der Dauer dieses Vertrages dort dieselbe Handels- und Schiffahrts-Freiheit und dieselben Vortheile geniessen sollen, die jetzt jeder andern meistbegünstigten Nation zukommen oder künftig bewilligt werden möchten.

Art. 10. Die in gehöriger Form von den betreffenden Regierungen ernannten Consuln jeder Klasse werden, nachdem sie von der Regierung, in deren Gebiet sie residiren sollen, das Exequatur erhalten haben, in jedem der beiden Lande, sowohl für ihre Person, als auch für ihre Amts-

verrichtungen die nämlichen Vorzüge geniessen, welche dort den Consuln der meistbegünstigten Nationen zustehen.

Art. 11. Durch die Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages werden die zwischen beiden Hohen Contrahenten mit Rücksicht auf die Regulirung der Elb-Schiffahrt getroffenen besonderen Verabredungen in keiner Weise abgeändert.

Art. 12. Als Dänische und Mecklenburgische Schiffe sollen diejenigen betrachtet werden, die unter der Flagge ihres Landes fahren und mit den durch die Gesetzgebung des betreffenden Staates zur Nachweisung der Nationalität vorgeschriebenen Schiffspapieren und Certificaten versehen sind.

Art. 13. Der gegenwärtige Vertrag bleibt während zehn Jahre, vom Tage der Auswechslung der Ratificationen an gerechnet, in Kraft. Sollte keiner der Hohen contrahirenden Theile den andern ein Jahr vor diesem Termine officiell davon in Kenntniss gesetzt haben, dass er denselben fortbestehen zu lassen nicht beabsichtige, so soll besagter Vertrag zwölf Monate über diesen Zeitpunkt hinaus und so fort bis zum Ablauf derjenigen zwölf Monate verbindende Kraft haben, welche auf eine solche Erklärung, mag dieselbe Statt haben in welchem Zeitraume es sei, folgen werden.

Art. 14. Der gegenwärtige Vertrag soll ratificirt und die Auswechslung der Ratificationen binnen sechs Wochen oder, wo möglich, noch früher geschehen.

Zur Urkunde dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten denselben in gedoppeltem Original unterzeichnet und solchen mit ihrem Wappen besiegelt.

So geschehen zu Hamburg, den 25. November 1845.

Bille. Fr. v. Oertzen.

6. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwischen Mecklenburg-Schwerin und Schweden und Norwegen.

Seine Majestät der König von Schweden und Norwegen und Seine Königliche Hoheit der Grossherzog von Mecklenburg-Schwerin, gleichmässig von dem Wunsche beseelt, die zwischen den Königreichen Schweden und Norwegen und dem Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin bestehenden Handels-Verbindungen zu erweitern und zu befestigen, und überzeugt, dass dieser heilsame Zweck nicht besser erfüllt werden könne, als durch die Annahme eines auf Grundsätzen der Billigkeit begründeten Systems vollkommener Gegenseitigkeit, sind demgemäss übereingekommen, zum Zwecke des Abschlusses eines Handels- und Schiffahrts-Vertrages in Verhandlung zu treten, und haben zu diesem Zwecke Ihre Bevollmächtigten ernannt, nämlich:

Se. Majestät der König von Schweden und Norwegen,

den Grafen Anton Reinhold von Wrangel, Ihren Kammerherrn und Minister-Residenten bei den Grossherzögen von Mecklenburg und den freien Hansestädten Lübeck, Bremen und Hamburg, Ritter des Ordens vom Nordstern, und

Se. Königliche Hoheit der Grossherzog von Mecklenburg-Schwerin, den Herrn Friedrich Albrecht von Oertzen, Ihren Regierungs-Director, Commandeur des Dannebrog-Ordens,

welche, nach erfolgter Auswechslung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, über nachstehende Artikel sich vereinigt haben.

Art. 1. Schwedische und Norwegische Schiffe, von welcher Tragfähigkeit oder Bauart sie auch sein mögen, welche beladen oder in Ballast in den Häfen des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin, und ebenso Mecklenburgische Schiffe, von welcher Tragfähigkeit oder Bauart sie auch sein mögen, welche beladen oder in Ballast in den Häfen der Königreiche Schweden und Norwegen ankommen, sollen sowohl ein- und ausgehend, als während ihres Aufenthalts rücksichtlich ihrer Behandlung, so wie des Betrages und der Erhebungsart der Hafen-, Tonnen-, Leuchtfeuer-, Messungs-, Lootsen- und Bergungs-Gelder, auch aller anderen Abgaben oder Auflagen jeder Art und Benennung, mögen sie der Regierung, den Städten oder Privat-Anstalten irgend einer Art zukommen, auf völlig gleichem Fusse mit den nationalen Schiffen behandelt werden; kurz in Allem, was die Schiffahrt betrifft, wird jeder der Hohen contrahirenden Theile von dem andern auf völlig gleichem Fusse wie die Inländer behandelt werden.

Man ist übereingekommen, diese Bestimmungen auch auf die Schiffahrts-Abgaben im Götha- und Trollhätta-Kanal zu erstrecken.

Art. 2. Alle Waaren und Handels-Artikel, sie mögen Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie der Staaten der Hohen contrahirenden Theile oder irgend eines andern Landes sein, deren Ein- oder Ausfuhr in den Schiffen des einen der beiderseitigen Staaten gesetzlich erlaubt ist, dürfen ebenfalls in den Schiffen des andern Staates ein- oder ausgeführt werden, ohne anderen oder höheren Abgaben, welcher Art oder Benennung sie auch sein mögen, zu unterliegen, als wenn dieselben Waaren oder Erzeugnisse in den Schiffen der eigenen Nation ein- oder ausgeführt worden wären. Es soll in dieser Hinsicht eine so genaue Gegenseitigkeit beobachtet werden, dass auch die Prämien, Abgaben-Erstattungen und andere Begünstigungen dieser Art, welche in dem Gebiete des einen der Hohen contrahirenden Theile der Ein- oder Ausfuhr auf National-Schiffen bewilligt werden, in derselben Weise bewilligt wer-

den sollen, wenn die Ein- oder Ausfuhr auf Schiffen des andern Staats erfolgt.

Art. 3. Es soll weder direct, noch indirect, weder durch eine der Regierungen selbst, noch von Seiten irgend einer in ihrem Namen oder Auftrag handelnden Gesellschaft, Corporation oder Agentur für den Ankauf irgend eines in das Gebiet des andern Theils verführten Erzeugnisses des Bodens oder der Industrie, sei es eines der beiderseitigen Staaten oder eines dritten Landes, irgend ein Vorzug ertheilt werden dürfen, auf den Grund oder in Berücksichtigung der Nationalität des Schiffes, welches ein solches gesetzlich erlaubtes Erzeugniß verführt hat, indem es die bestimmte Absicht der Hohen contrahirenden Theile ist, dass in dieser Hinsicht keinerlei Verschiedenheit oder Unterscheidung statthaben soll.

Art. 4. Die Bestimmungen der vorhergehenden Artikel sind auf die in die Häfen des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin einlaufenden Schwedischen und Norwegischen, oder auch in die Häfen der Königreiche Schweden und Norwegen einlaufenden Mecklenburgischen Schiffe in ihrer vollen Ausdehnung selbst dann anwendbar, wenn diese respectiven Fahrzeuge nicht direct aus den Häfen der Königreiche Schweden und Norwegen oder auch aus denen des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin, vielmehr aus den Häfen einer dritten oder fremden Macht kommen sollten.

Art. 5. Die allgemeinen Bestimmungen der vorstehenden Artikel 1, 2, 3 und 4 einschliesslich sollen gleichmässig auch auf die der Colonie Sr. Majestät des Königs von Schweden und Norwegen, St. Barthelemy in Westindien, angehörigen Schiffe bei ihrem Eintreffen in den Häfen des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin, so wie umgekehrt auf die Mecklenburgischen Schiffe bei ihrem Eintreffen in den Häfen der gedachten Colonie Anwendung finden.

Art. 6. Die Hohen contrahirenden Theile behalten sich gegenseitig das Recht vor, alle die Bestimmungen zu treffen, welche sich sowohl auf die Küsten-Schiffahrt, als auf die Schifffahrt auf den Flüssen der beiden Staaten beziehen; es ist aber nichtsdestoweniger vereinbart, dass die beiderseitigen Schiffe und Landesbewohner in dieser Beziehung alle diejenigen Rechte geniessen sollen, die einer dritten Nation eingeräumt sind oder künftig bewilligt werden möchten.

Art. 7. Die Hohen contrahirenden Theile verpflichten sich, die Ausfuhr-Artikel, Producte des Bodens oder der Industrie der respectiven Territorien, bei der Einfuhr von einem Lande in das andere, mit keinen höheren oder anderen Abgaben zu belegen, als die nämlichen Artikel, Producte des Bodens oder der Industrie irgend eines andern fremden Landes; desgleichen die Einfuhr oder Ausfuhr der beiderseitigen Boden- oder Industrie-Erzeugnisse von einem der respectiven Länder in das andere mit keinerlei Verbote zu belegen, ohne dass solches Verbot gleichzeitig auf jede andere Nation erstreckt würde.

In Allem, was den Handel betrifft, wird jeder der Hohen contrahirenden Theile von dem andern auf dem Fusse der begünstigtesten Nation behandelt werden.

Art. 8. Jedes Schwedische oder Norwegische Handelsschiff, welches in einen Hafen des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin im Nothfalle einläuft, und umgekehrt, jedes Mecklenburgische Handelsschiff, welches in einen Hafen der Königreiche Schweden und Norwegen im Nothfalle einläuft, soll daselbst von allen dem Staate gebührenden Hafen- oder Schifffahrts-Abgaben frei sein, wenn die Ursachen, welche das Einlaufen in den Hafen nothwendig gemacht haben, wirklich vorhanden sind und klar vorliegen, vorausgesetzt, dass sie in den Nothhäfen keine Handels-Unternehmungen durch Einladung oder Löschung von Waaren vornehmen, — wobei indessen die zum Zwecke der Ausbesserung des Schiffes erforderlichen Löschungen und Wiedereinladungen nicht als eine Handels-Unternehmung betrachtet werden sollen, wodurch die Entrichtung der Abgaben veranlasst würde, — und dass das Schiff seinen Aufenthalt in dem Hafen nicht über die nach den Umständen, welche dazu Veranlassung gegeben haben, nothwendige Zeit hinaus verlängert.

Art. 9. Die Schwedischen und Norwegischen, so wie die Mecklenburgischen Schiffe können sich die Vorzüge und Befreiungen des gegenwärtigen Vertrages nur dann zu eigen machen, wenn sie unter der Flagge ihres Landes fahren und mit den Schiffspapieren und Certificaten versehen sind, welche durch die beiderseits bestehenden gesetzlichen Bestimmungen vorgeschrieben sind, um ihre Trächtigkeit und Nationalität darzuthun.

Die Hohen contrahirenden Theile behalten sich vor, Declarationen mit klarer und bestimmter Aufzählung derjenigen Papiere und Documente auszuwechseln, mit denen, den Vorschriften des einen oder des andern Staates zufolge, ihre Schiffe versehen sein müssen. Sollte, nachdem die spätestens in drei Monaten nach Unterzeichnung des gegenwärtigen Vertrages zu beschaffende Auswechslung erfolgt ist, einer der Hohen contrahirenden Theile sich in dem Falle befinden, seine Verfügungen in dieser Beziehung ganz oder theilweise zu ändern, so ist dem andern davon amtliche Mittheilung zu machen.

Art. 10. Die in gehöriger Form von den betreffenden Regierungen ernannten Consuln jeder Klasse, sobald sie das Exequatur von derjenigen Regierung, in deren Gebiete sie residiren sollen, erhalten haben, werden in beiden Ländern sowohl für ihre Personen, als auch hinsichtlich ihrer Amtsverrichtungen dieselben Privilegien geniessen, wie die derselben Klasse angehörenden Consular-Agenten der begünstigtesten Nation.

Art. 11. Gegenwärtiger Vertrag soll, vom 1. Januar 1847 an gerech-

net, fünf Jahre lang in Kraft, auch über diese Frist hinaus noch ein weiteres Jahr hindurch verbindlich bleiben, wenn nicht zwölf Monate vor Ablauf derselben einer der Hohen contrahirenden Theile dem andern seine Absicht kund gethan, ihn ausser Kraft treten zu lassen, und so ferner bis zum Ablauf von zwölf Monaten nach der amtlichen Anzeige eines der Hohen contrahirenden Theile an den andern, dass der Vertrag aufhören solle.

Art. 12. Der gegenwärtige Vertrag soll von den Hohen contrahirenden Theilen ratificirt, und die Ratificationen sollen innerhalb dreier Monate nach Unterzeichnung desselben, oder wenn thunlich, noch früher ausgetauscht werden.

Zur Urkunde dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten diesen Vertrag in gedoppeltem Original unterzeichnet und ihre Siegel beigesetzt.

So geschehen zu Hamburg, den 10. October im Jahre unsers Herrn Eintausend Achthundert Sechs und Vierzig.

Fr. v. Oertzen.

A. R. Wrangel.

7. Reciprocitäts-Declaration in Betreff der Behandlung Mecklenburg-Schwerinscher und Belgischer Schiffe in den beiderseitigen Häfen.

Da in den Häfen des Königreichs Belgien nach dem Königlichen Decrete vom 15. Mai 1832 dem Schiffer aller Länder, in denen völlige Gegenseitigkeit beobachtet wird, Erleichterungen an Schifffahrts-Abgaben gleich den einheimischen bewilligt werden, so erklärt das unterzeichnete Ministerium in der Erwartung, dass auch den Mecklenburgischen Schiffen in den Belgischen Häfen eine gleiche Begünstigung widerfahren werde, hiemit:

dass in Folge der von der diesseitigen Grossherzoglichen Regierung getroffenen Verfügungen, Belgische Schiffe in den Häfen des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin keine andere oder höhere Hafen-, Lootsen-, Tonnen-Gelder oder andere eigentliche Schiffs-Abgaben, wie solche auch heissen mögen, zu erlegen haben, als wozu die einheimischen Schiffe gesetzlich verpflichtet sind.

Schwerin, am 8. Juli 1837.

Grossherzoglich Mecklenburgisches Geheimes Ministerium.

8. Handels- und Schifffahrts-Vertrag zwischen Mecklenburg-Schwerin und Gross-Britannien.

Ihre Majestät die Königin des Vereinigten Königreichs von Gross-Britannien und Irland etc. einerseits, und Seine Königliche Hoheit der Grossherzog von Mecklenburg-Schwerin andererseits, gleich beseelt von dem Wunsche, die Handels-Verbindungen zwischen Ihren respectiven Ländern zu erweitern, sind zu diesem Zwecke übereingekommen, einen Handels- und Schifffahrts-Vertrag abzuschliessen, und haben zu Ihren respectiven Bevollmächtigten ernannt, nämlich:

Ihre Majestät die Königin des Vereinigten Königreichs von Gross-Britannien und Irland etc.

den Herrn George Lloyd Hodges, Commandeur des Königlich Portugiesischen Militair-Ordens von St. Bento d'Aviz und Ihrer Majestät Geschäftsträger bei den Hansestädten, und

Se. Königliche Hoheit der Grossherzog von Mecklenburg-Schwerin

den Herrn Ludwig von Lützow, Ritter des Königlich Preussischen Rothen Adler-Ordens erster Klasse, des Kaiserlich Russischen St. Annen-Ordens, Grosskreuz des Königlich Dänischen Dannebrog- und des Königlich Hannoverschen Guelphen-Ordens, Ritter des Königlich Preussischen Johanner-Ordens, Ihren Geheimeraths-Präsidenten und ersten Staats-Minister;

welche Bevollmächtigte, nachdem sie einander ihre respectiven Vollmachten mitgetheilt, die in guter und gehöriger Form befunden worden, über folgende Artikel übereingekommen sind und abgeschlossen haben:

Art. 1. Von und nach dem Tage des Austausches der Ratificationen des gegenwärtigen Vertrages sollen Britische Schiffe, welche in Mecklenburg-Schwerinschen Häfen ankommen, daselbst verbleiben, oder von dort abfahren, und Mecklenburg-Schwerinsche Schiffe, welche in den Häfen des Vereinigten Königreichs von Gross-Britannien und Irland oder Ihrer Britischen Majestät auswärtigen Besitzungen ankommen, daselbst verbleiben, oder von dort abfahren, keinen anderen oder höheren Abgaben oder Lasten, von welcher Art sie auch sein mögen, unterworfen sein, als denjenigen, welche jetzt oder künftig den National-Schiffen bei ihrer Ankunft und ihrem Verbleiben in, oder bei ihrer Abfahrt von solchen Häfen auferlegt sind.

Art. 2. 1) Alle Erzeugnisse, Producte oder Manufacte der Besitzungen Sr. Königlichen Hoheit des Grossherzogs von Mecklenburg-Schwerin, welche jetzt oder künftig von den Mecklenburg-Schwerinschen Häfen in Mecklenburg-Schwerinschen Schiffen ausgeführt werden dürfen, sollen gleichmässig von solchen Häfen in Britischen Schiffen ausgeführt werden dürfen, sowohl nach den Häfen des Vereinigten Königreichs, als

nach Ihrer Brittischen Majestät auswärtigen Besitzungen oder nach den Häfen eines andern fremden Landes.

2) Alle Erzeugnisse, Producte oder Manufacte der Besitzungen Ihrer Brittischen Majestät, welche jetzt oder künftig von den Häfen des Vereinigten Königreichs von Gross-Britannien und Irland oder Ihrer Brittischen Majestät auswärtigen Besitzungen in Brittischen Schiffen ausgeführt werden dürfen, sollen gleichmässig von solchen Häfen in Mecklenburg-Schwerinschen Schiffen ausgeführt werden dürfen, sowohl nach Mecklenburg-Schwerinschen Häfen, als nach den Häfen eines andern fremden Landes.

3) Alle Erzeugnisse, Producte oder Manufacte der Besitzungen Sr. Königlichen Hoheit des Grossherzogs von Mecklenburg-Schwerin, welche jetzt oder künftig in Brittischen Schiffen von Mecklenburg-Schwerinschen Häfen oder von den Häfen eines andern fremden Landes in die Häfen des Vereinigten Königreichs von Gross-Britannien und Irland eingeführt werden dürfen, sollen gleichmässig in diese respectiven Häfen in Mecklenburg-Schwerinschen Schiffen eingeführt werden dürfen.

4) Alle Erzeugnisse, Producte oder Manufacte der Besitzungen Sr. Königlichen Hoheit des Grossherzogs von Mecklenburg-Schwerin, welche jetzt oder künftig in Brittischen Schiffen von den Mecklenburg-Schwerinschen Häfen in die Häfen Ihrer Brittischen Majestät auswärtiger Besitzungen eingeführt werden dürfen, sollen gleichmässig von den Mecklenburg-Schwerinschen Häfen in die Häfen Ihrer Brittischen Majestät auswärtiger Besitzungen in Mecklenburg-Schwerinschen Schiffen eingeführt werden dürfen.

5) Alle Erzeugnisse, Producte oder Manufacte der Besitzungen Ihrer Brittischen Majestät, welche jetzt oder künftig in die Mecklenburg-Schwerinschen Häfen in Mecklenburg-Schwerinschen Schiffen eingeführt werden dürfen, sollen gleichmässig in diese Häfen in Brittischen Schiffen eingeführt werden dürfen, sowohl von den Häfen des Vereinigten Königreichs von Gross-Britannien und Irland, als Ihrer Brittischen Majestät auswärtiger Besitzungen oder von den Häfen eines andern fremden Landes.

Art. 3. Alle Gegenstände, welche sie auch sein mögen, welche jetzt oder künftig gesetzmässig in die Häfen des Vereinigten Königreichs von Gross-Britannien und Irland oder Ihrer Brittischen Majestät auswärtiger Besitzungen in Mecklenburg-Schwerinschen, oder in die Mecklenburg-Schwerinschen Häfen in Brittischen Schiffen eingeführt werden können, sollen bei ihrer Einführung denselben Eingangs-Abgaben, Zöllen und Lasten unterworfen und zu denselben Prämien und Vergütungen berechtigt sein, gleichviel ob jene Gegenstände in Mecklenburg-Schwerinschen oder in Brittischen Schiffen eingeführt werden.

Art. 4. Alle Gegenstände, welche sie auch sein mögen, die jetzt oder künftig gesetzmässig von den Häfen des Vereinigten Königreichs von Gross-Britannien und Irland oder Ihrer Brittischen Majestät auswärtiger Besitzungen in Mecklenburg-Schwerinschen Schiffen, oder von Mecklenburg-Schwerinschen Häfen in Brittischen Schiffen ausgeführt werden können, sollen bei ihrer Ausführung denselben Ausgangs-Abgaben, Zöllen und Lasten unterworfen und zu denselben Prämien, Rückzöllen und Vergütungen berechtigt sein, gleichviel ob solche Gegenstände in Brittischen oder in Mecklenburg-Schwerinschen Schiffen ausgeführt werden.

Art. 5. In Berücksichtigung, dass es Brittischen Schiffen sammt ihren Ladungen durch die Gesetze von Mecklenburg-Schwerin gestattet ist, in die Häfen des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin einzulaufen, sie mögen von den Häfen irgend eines Landes kommen; und in Berücksichtigung, dass Brittischer Handel und Schifffahrt mit Mecklenburg-Schwerin auf den Fuss der meistbegünstigsten Nation gestellt sind; berücksichtigend ferner die Leichtigkeit, welche durch die Anwendung der Dampfkraft auf die Binnen-Schifffahrt in der Beförderung von Producten und Waaren aller Art, sowohl stromauf- als stromabwärts bewirkt ist und die neuen Auswege, welche auf diese Weise dem Handel und der Schifffahrt zwischen dem Vereinigten Königreiche und Ihrer Brittischen Majestät auswärtigen Besitzungen, einerseits, und dem Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin, andererseits, eröffnet werden können; — ist man übereingekommen, dass Mecklenburg-Schwerinsche Schiffe sammt ihren Ladungen, sofern dieselben aus solchen Gütern bestehen, welche zu der Zeit gesetzmässig in das Vereinigte Königreich und Ihrer Brittischen Majestät auswärtige Besitzungen in den gedachten Schiffen von einem Mecklenburg-Schwerinschen Hafen eingeführt werden mögen und können, künftig, wenn solche Schiffe von den Häfen Barth, Stralsund, Greifswald, Wolgast und Stettin, oder von den Häfen der Trave, Elbe oder Maas, oder eines andern Flusses zwischen der Elbe und der Maas, oder zwischen der Trave und der Oder kommen, in den Häfen des Vereinigten Königreichs und Ihrer Brittischen Majestät auswärtiger Besitzungen unter denselben Bedingungen zugelassen werden sollen, als wenn die Häfen, von welchen diese Schiffe vorgedachtermassen kommen, sich innerhalb der Besitzungen des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin befänden; und diesen Schiffen gestattet sein soll, solche Güter, wie vorerwähnt, unter denselben Bedingungen einzuführen, unter denen solche Güter eingeführt werden können, wenn sie von Mecklenburg-Schwerinschen Häfen kommen; und ferner, dass solche Schiffe, wenn sie von dem Vereinigten Königreiche oder Ihrer Brittischen Majestät auswärtigen Besitzungen nach den vorgedachten Häfen kommen, also behandelt werden sollen, als ob sie nach einem Mecklenburg-Schwerinschen Hafen zurückkehrten.

Und hiebei ist man übereingekommen, dass die durch den 5. Artikel dieses Vertrages gewährten Vergünstigungen nur so lange dauern sollen, als Brittische Schiffe und Brittischer Handel und Schifffahrt fortfahren werden, die Vortheile zu geniessen, in deren Berücksichtigung die besagten Vergünstigungen, wie vorerwähnt, zugestanden sind.

Und ferner, dass die gedachten Vergünstigungen, in Bezug auf die in diesem Artikel genannten und beschriebenen Häfen, auf die Mecklenburg-Schwerinschen Schiffe sich nur so lange erstrecken sollen, als Brittische Schiffe und deren Ladungen bei ihrer Ankunft und ihrem Verbleiben daselbst und bei ihrem Abgange von dort auf den nämlichen Fuss als Mecklenburg-Schwerinsche Schiffe gestellt sein werden.

Art. 6. Da die durch den gegenwärtigen Vertrag eingegangenen Verpflichtungen die Ausdehnung der Handels-Verbindungen zwischen den Gebieten Ihrer Majestät der Königin von Gross-Britannien und Irland und den Gebieten der Grossherzoglichen Häuser von Mecklenburg bezweckt, so kommen die contrahirenden Theile überein, Se. Königliche Hoheit den Grossherzog von Mecklenburg-Strelitz aufzufordern, demselben beizutreten.

Art. 7. Die gegenwärtige Convention soll bis zum ersten Tage des Januars 1848 in Kraft bleiben und ferner für den Zeitraum von sechs Jahren, vorausgesetzt, dass keiner der Hohen contrahirenden Theile dem andern sechs Monate zuvor zu erkennen gegeben haben wird, dass dieselbe von dem gedachten ersten Tage des Januars 1848 aufhören solle; und wenn kein Theil dem andern sechs Monate zuvor zu erkennen gegeben haben wird, dass die gegenwärtige Convention an dem ersten Tage des Januars 1848 aufhören solle, dann soll die gegenwärtige Convention ferner bis zum 1. Januar 1854 in Kraft bleiben; und ferner bis zum Ablaufe von zwölf Monaten, nachdem einer der Hohen contrahirenden Theile dem andern Kenntniss gegeben haben wird, von seiner Absicht, dieselbe aufzuheben, indem jeder der Hohen contrahirenden Theile sich das Recht vorbehält, dem andern diese Kenntniss zu geben; und ist man hiebei übereingekommen, dass nach dem Ablaufe von zwölf Monaten, nachdem der eine Theil diese Kenntniss von dem andern empfangen haben wird, diese Convention und alle darin enthaltenen Bestimmungen gänzlich aufhören und endigen sollen.

Art. 8. Der gegenwärtige Vertrag soll ratificirt und die Ratifications-Urkunden sollen in London binnen zweien Kalender-Monaten oder, wenn es sein kann, noch früher ausgewechselt werden.

Zur Urkunde dessen haben die respectiven Bevollmächtigten denselben unterzeichnet und beiderseits ihr Siegel beigesetzt.

Geschehen zu Schwerin, am ersten Mai, im Jahre unsers Herrn Eintausend Achthundert und Vier und Vierzig.

G. Lloyd Hodges.

L. von Lützow.

9. Handels- und Schifffahrts-Convention zwischen Mecklenburg-Schwerin und Frankreich.

Seine Majestät der König der Franzosen und Seine Königliche Hoheit der Grossherzog von Mecklenburg-Schwerin, beseelt von dem gleichen Wunsche, die Schifffahrts- und Handels-Verbindungen unter Ihren Staaten zu erleichtern und aufzumuntern und des Zwecks die Bestimmungen des, auf 30 Jahre abgeschlossen gewesenen, Vertrags von 1779 durch andere zu ersetzen, haben, um zu dem Ende eine neue Convention zu schliessen, zu Ihren Bevollmächtigten ernannt:

Se. Majestät der König der Franzosen,

den Herrn Jacques Edouard Baron Burignot de Varenne, Officier Ihres Königlichen Ordens der Ehrenlegion, Grosskreuz des Griechischen Erlöser-Ordens etc., Minister-Residenten Sr. Majestät bei Ihren Königlichen Hoheiten den Grossherzogen von Mecklenburg-Schwerin, Mecklenburg-Strelitz und Oldenburg und bei den freien Städten Lübeck, Bremen und Hamburg, und

Se. Königliche Hoheit der Grossherzog von Mecklenburg-Schwerin, den Herrn Samuel Hermann von Oerthling, des Kaiserlich Russischen St. Annen-Ordens zweiter Klasse Ritter, Ihren Geheimen Legationsrath und Minister-Residenten bei Sr. Majestät dem Könige der Franzosen;

welche Bevollmächtigte, nachdem sie einander ihre respectiven Vollmachten mitgetheilt, die in gehöriger Form befunden worden, über Folgendes übereingekommen sind:

Art. 1. Die Französischen Schiffe, welche geraden Weges und mit Ladung von Französischen Häfen, oder mit Ballast von irgend einem Hafen kommen, sollen in den Mecklenburgischen Häfen von Erlegung des Tonnengeldes befreit sein und in Allem, was die Erhebung der übrigen eigentlichen Schiffs-Üngelder betrifft, wie Mecklenburgische Schiffe behandelt werden; so viel aber die, als Vergütung für Privat-Dienstleistungen anzusehenden Abgaben betrifft, so können sie deren anderen und höheren nicht unterworfen werden, als Mecklenburgische Unterthanen sich gefallen lassen müssen.

Die Mecklenburgischen Schiffe, welche geraden Weges und mit Ladung von Mecklenburgischen Häfen, oder mit Ballast von irgend einem Hafen kommen, sollen in den Französischen Häfen in Allem, was die Erhebung der Schiffs-Abgaben betrifft, wie Französische Schiffe behan-

delt und von allen, auf fremde Schiffe gelegten, unterscheidenden Abgaben, sie mögen Namen haben wie sie wollen, befreit sein.

Art. 2. Die Producte des Bodens und der Manufacturen Frankreichs, dafern sie direct nach Mecklenburg eingeführt werden, sollen von jeder Mehrabgabe (surtaxe) und namentlich von der um 50 pCt. erhöhten Accise, welche auf die für fremde Rechnung in Mecklenburg eingeführten Waaren gleichförmig gelegt ist, entfreit sein.

Die Producte des Bodens und der Manufacturen Mecklenburgs, dafern sie direct nach Frankreich auf Mecklenburgischen Schiffen eingeführt werden, sollen von der auf die, mittelst fremder Schiffe eingeführten, Waaren gelegten Mehrabgabe entfreit sein.

Der Ursprung dieser Producte soll durch Bescheinigungen, ausgestellt für jede Waare durch den im Einschiffungshafen residirenden Französischen Consul oder, wenn daselbst ein Französischer Consul nicht vorhanden ist, durch die Orts-Obrigkeit, justificirt und im letztern Falle die Bescheinigung vom Französischen Consular-Agenten visirt werden.

Die Art und die Quantität Mecklenburgischer Producte, welche in Gemässheit dieses Artikels jährlich in Frankreich zugelassen werden können, sollen in einer der gegenwärtigen Convention angehängten Uebersicht verzeichnet werden. Das Namen-Verzeichniss dieser Producte sowohl als die Quantität derselben können übrigens unter Zustimmung beider Hohen contrahirenden Theile noch weiter ausgedehnt werden.

Art. 3. Die Ausfrachtungen, welche von den Häfen des einen der beiden Staaten durch die Schiffe des andern vorgenommen werden, sollen, ohne Rücksicht auf den Bestimmungs-Ort, von jeder Mehrabgabe und insbesondere von der in Mecklenburg auf die durch fremde Schiffe bewirkten Ausfrachten ruhenden Abgabe von 16 Schilling à Last befreit sein. Die Versender sollen alle Vortheile, Prämien, Rückvergütungen und sonstige Begünstigungen geniessen, welche für die unter National-Flagge stattfindenden Ausfrachtungen bewilligt sind.

Art. 4. Als Mecklenburgische Schiffe sollen solche angesehen werden, deren Eigenthümer und Officiere Mecklenburgische Unterthanen sind und deren Bemannung, mindestens zu zwei Drittheilen, aus Mecklenburgischen oder aus Unterthanen jedes andern zum Deutschen Bunde gehörenden Staates besteht, mit welchem sich Frankreich anderweitig in Beziehung auf Handel und Schifffahrt durch ähnliche Stipulationen, als der gegenwärtigen Convention zum Grunde liegen, verbinden möchte.

Als Französische Schiffe sollen solche angesehen werden, deren Eigenthümer und Officiere Franzosen sind und deren Bemannung, mindestens zu zwei Drittheilen, aus Französischen Seeleuten besteht.

Art. 5. Die befrachteten Schiffe, welche während ihrer Ueberfahrt von einem der beiden Staaten nach dem andern, in einen oder mehrere Zwischenhäfen eingelaufen sind, bleiben der durch gegenwärtige Convention stipulirten Vergünstigungen theilhaftig, dafern nur ihr Einlaufen daselbst nicht zu irgend einem Handels-Geschäft Veranlassung gegeben hat.

Diese Verhältnisse müssen durch ein Certificat des Consuls oder des Consular-Agenten desjenigen Staates, nach deren Häfen die besagten Schiffe bestimmt sind, oder, in Ermangelung eines Consuls oder eines Consular-Agenten, durch ein Zeugniß der Orts-Obrigkeit bestätigt werden. Dies Certificat muss auf Ansuchen der Schiffs-Capitaine, welches binnen 24 Stunden nach stattgehabtem Einlaufen anzubringen ist, und auf ihre schriftliche Erklärung über die von ihnen beabsichtigte Verfolgung ihrer Bestimmung ertheilt werden.

Art. 6. Eben so kommen die Vortheile der gegenwärtigen Convention auch den Schiffen des einen der beiden Staaten zu Gute, welche in die Häfen des andern einzulaufen gezwungen sind, ohne Rücksicht darauf, ob sie befrachtet sind oder nicht, von welchem Orte sie kommen und welches ihre Bestimmung ist, vorausgesetzt jedoch, dass sie sich darauf beschränken, die Waaren, falls es nöthig ist, Zwecks der Ausbesserung der Schadhaflichkeiten des Schiffes, auszuschiffen und sie demnächst wieder einzuschiffen, ohne sich irgend in Handels-Geschäfte einzulassen, und dass sie in dem Zufluchtshafen nicht längere Zeit verweilen, als nothwendig ist, um sich in Stand zu setzen, wiederum in See zu gehen.

Art. 7. Se. Königliche Hoheit der Grossherzog von Mecklenburg-Schwerin, in Berücksichtigung der aus vorstehenden Stipulationen für die Mecklenburgischen Unterthanen hervorgehenden besonderen Begünstigung und in der Absicht, so viel als möglich die genaueste Reciprocität in Ansehung der Vortheile eintreten zu lassen, verpflichtet sich, den Betrag der in Seinen Staaten jetzt bestehenden und erhoben werdenden Eingangs-, Ausgangs-, Durchgangs-, Verbrauchs- oder anderer Abgaben auf die Französischen Producte des Bodens und der Industrie nicht zu erhöhen, deren keine neue anzuordnen, der freien Einföhrung und dem Umsatz dieser Producte weder Beschränkungen noch Grenzen zu setzen; mit einem Worte, sie den Mecklenburgischen Producten in jeder Hinsicht gleichzustellen.

Art. 8. Ausserdem erklärt Se. Königliche Hoheit der Grossherzog von Mecklenburg-Schwerin, dass die Franzosen in Seinen Staaten, bei Erwerbung des Bürgerrechts, keinen anderen und höheren Abgaben unterworfen sein sollen, als solchen, welche von Mecklenburgischen Unterthanen zu entrichten sind; und dass sie, hinsichtlich der jährlichen Abgaben und bürgerlichen Lasten, ganz eben so als Mecklenburgische Bürger und Einwohner behandelt werden sollen.

Art. 9. Die Französischen Consuln und Consular-Agenten sollen im Grossherzogthum Mecklenburg dieselben Freiheiten, Immunitäten und

Privilegien zu geniessen haben, welche die Consuln und Consular-Agenten der meistbegünstigten Nationen geniessen; und andererseits, sollen die Mecklenburgischen Consuln und Consular-Agenten in Frankreich die daselbst durch die Gesetze, Reglements und das Herkommen festgestellten Freiheiten, Immunitäten und Privilegien zu geniessen haben.

Art. 10. Wenn ein Schiff des einen der beiden Staaten in den Häfen oder an den Küsten des andern Schiffbruch erleiden oder stranden sollte, so sollen alle auf das Bergen bezügliche Veranstaltungen durch den Consul oder den Consular-Agenten der Nation geleitet werden, welcher das Schiff angehört. Die Orts-Obrigkeiten sollen jedoch dabei hinzutreten, wenn es erforderlich ist, um die Ordnung aufrecht zu erhalten und alle Interessen sicher zu stellen, so wie allemal, um die Ausführung der beim Ein- und Ausgang der geborgenen Waaren zu beobachtenden Vorschriften zu sichern, welche Waaren jedoch nur in so weit, als sie etwa zum Verbrauch eingeführt werden möchten, den Abgaben unterworfen sein sollen.

Art. 11. Das Heimfallsrecht und das Abzugsrecht sind und bleiben in Mecklenburg zu Gunsten der Franzosen, eben so wie in Frankreich zu Gunsten der Mecklenburgischen Unterthanen aufgehoben.

Art. 12. Die gegenwärtige Convention soll während zehn Jahre, vom Tage der Auswechselung der Ratificationen an in Kraft bleiben; nichts desto weniger soll selbige, beim Ablauf dieses Zeitraums, fernerhin zur Anwendung kommen und nicht aufhören verbindlich zu sein, als zwölf Monate später, nachdem der eine der Hohen contrahirenden Theile seine Absicht, die Wirkungen derselben aufhören zu lassen, dem andern Theile kund gethan haben wird.

Art. 13. Die gegenwärtige Convention soll ratificirt und die Ratificationen zu Paris innerhalb zweier Monate, oder wenn möglich früher, ausgewechselt werden.

Zur Urkunde dessen haben die respectiven Bevollmächtigten selbige unterzeichnet und den Abdruck ihrer Wappen beigelegt.

So geschehen in doppelter Ausfertigung zu Paris den 19ten Tag des Monats Juli im Jahre der Gnade 1836.

E. B. Varenne.

von Oerthling.

Anhang.

U e b e r s i c h t

der Mecklenburgischen Producte, welche in Frankreich mit Befreiung von der Mehrabgabe, in Gemässheit des Art. 2 des Schifffahrts- und Handels-Vertrages vom 19. Juli 1836 zugelassen werden sollen.

- 1) Getreide, in unbestimmter Quantität;
- 2) Stabholz, in unbestimmter Quantität;
- 3) Oelsaamen und aus demselben bereitete Oele, trockene Hülsenfrüchte, zum jährlichen Collectiv-Betrage von 4000 Schiffs-Tonnen;
- 4) Hanf, Flachs und Wolle zum jährlichen Collectiv-Betrage von 3000 Schiffs-Tonnen;
- 5) Butter, Käse, Pöckelfleisch und andere Esswaaren zum jährlichen Collectiv-Betrage von 1000 Schiffs-Tonnen.

Die gegenwärtige Uebersicht, welche der zwischen Sr. Majestät dem Könige der Franzosen und Sr. Königlichen Hoheit dem Grossherzoge von Mecklenburg-Schwerin abgeschlossenen Convention angehängt ist, soll dieselbe Kraft und Gültigkeit haben, als wenn sie derselben wörtlich eingerückt wäre.

Zur Urkunde dessen haben die obgenannten Bevollmächtigten sie unterzeichnet und den Abdruck ihrer Wappen beigelegt.

So geschehen in doppelter Ausfertigung zu Paris, denselben Tag, Monat und Jahr wie oben.

E. B. Varenne.

von Oerthling.

10. Handels- und Schifffahrts-Vertrag zwischen Mecklenburg-Schwerin und Portugal.

Ihre Majestät die Königin von Portugal und Algarvien und Seine Königliche Hoheit der Grossherzog von Mecklenburg-Schwerin, gleichmässig von dem Wunsche beseelt, die Bande der Freundschaft, welche die beiden Länder verbinden, enger zu knüpfen, und die Handels-Verbindungen zwischen Ihren beiderseitigen Staaten und Unterthanen zu erweitern, sind übereingekommen, einen Handels- und Schifffahrts-Vertrag abzuschliessen, und haben zu diesem Zwecke zu Bevollmächtigten ernannt:

Ihre Allergetreueste Majestät:

den Herrn Simon da Silva Ferraz de Lima e Castro, Baron von Rendufe, Pair und Grande des Königreichs Portugal, Mitglied Allerhöchst Ihres Conseils, Allerhöchst Ihren ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei Sr. Majestät dem Könige von Preussen, Commandeur des Christ-Ordens und des Ordens der Empfängniss von Villa Viçosa, Grosskreuz des Königlich Preussischen rothen Adler-Ordens, des Königlich Sächsischen Verdienst-Ordens, des Ordens der Ernestinischen Linie von Sachsen, u. s. w. und

Se. Königliche Hoheit der Grossherzog von Mecklenburg-Schwerin: den Herrn August Wilhelm Grafen von Hessenstein, Ihren ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei Sr. Majestät dem Könige von Preussen, Ihren Geheimen Rath, Grosskreuz des Kurhessischen goldenen Löwen-Ordens, Commandeur des Königlich Hannoverschen Guelphen-Ordens, Gross-Commandeur des Grossherzoglich Hessischen Ludwigs-Ordens erster Klasse, Commandeur des Kurhessischen Militair-Verdienst-Ordens, Ritter des Kaiserlich Russischen St. Wladimir-Ordens vierter Klasse und des St. Annen-Ordens dritter Klasse, Ritter des Kurhessischen Militair-Verdienst-Ordens vom eisernen Helm, Inhaber der Kaiserlich Oesterreichischen Militair-Campagne-Medaille, und Königlich Preussischen Dombherrn zu Minden,

welche, nachdem sie sich ihre Vollmachten mitgetheilt und solche in guter und gehöriger Form befunden haben, über die folgenden Artikel übereingekommen sind.

Art. 1. Es soll gegenseitige Freiheit des Handels und der Schifffahrt zwischen den Staaten Ihrer Allergetreuesten Majestät und denen Sr. Königlichen Hoheit des Grossherzogs von Mecklenburg-Schwerin bestehen. Den Unterthanen eines jeden der beiden Hohen contrahirenden Theile soll es gestattet sein, sich nach den Häfen, Plätzen und Flüssen der Gebiete des anderen Theils, überall wo der fremde Handel erlaubt ist oder in Zukunft erlaubt sein wird, zu begeben. Sie sollen in jedem Theile der gedachten Gebiete sich aufhalten und Wohnsitz nehmen dürfen, um dort ihre Geschäfte zu besorgen, und sie sollen zu diesem Behufe derselben Sicherheit und desselben Schutzes wie die Nationalen geniessen, dagegen aber auch dieselben Abgaben entrichten, und sich den Gesetzen und Verordnungen des Landes, so wie den auf den Verkehr bezüglichen Reglements, welche daselbst bestehen oder in Zukunft erlassen werden, unterwerfen.

Art. 2. Die Portugiesischen und Mecklenburgischen Schiffe, welche, woher es auch sei, mit Ballast oder mit Ladung in die Häfen des anderen der Hohen contrahirenden Theile einlaufen, sollen daselbst sowohl bei ihrer Ankunft, als auch während ihres Aufenthalts und bei ihrem Ausgange, hinsichtlich der Hafen-, Tonnen-, Leuchthurms- und Lootsengelder, so wie hinsichtlich der Gebühren der öffentlichen Beamten, und in Betreff aller anderen Abgaben oder Lasten irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheile der Regierung, der Orts-Behörden oder irgend welcher Privat-Anstalten erhoben werden, auf eben dem Fusse, wie die von demselben Orte kommenden National-Schiffe behandelt werden.

Art. 3. Es sollen als Portugiesische oder Mecklenburgische Schiffe diejenigen angesehen werden, welche als solche in dem Staate, welchem sie angehören, nach Massgabe der bestehenden Gesetze und Reglements anerkannt werden. Die Hohen contrahirenden Theile behalten sich vor, Erklärungen auszuwechseln, welche eine deutliche und bestimmte Bezeichnung der Papiere und Documente enthalten, womit, ihren Anordnungen gemäss, ihre Schiffe versehen sein müssen. Wenn nach dieser, spätestens drei Monate nach Unterzeichnung des gegenwärtigen Vertrages vorzunehmenden Auswechslung einer der Hohen contrahirenden Theile sich in dem Falle befinden sollte, seine in Beziehung hierauf bestehenden Vorschriften abzuändern oder zu modificiren, so soll dem anderen Theile davon amtliche Mittheilung gemacht werden.

Art. 4. Auf die gesetzlich beschaffte Einfuhr der Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleisses des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin in das Königreich Portugal mit Einschluss der Inseln der Azoren, Madeira und Porto-Santo und auf die Einfuhr der Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleisses des Königreichs Portugal, seiner Gebiets-theile und Besitzungen in das Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin sollen weder andere noch höhere Abgaben gelegt werden, als diejenigen, welche auf dieselben Artikel, wenn sie Erzeugnisse des Bodens und des Kunstfleisses der begünstigtesten Nation sind, gelegt sind, oder gelegt werden möchten.

Derselbe Grundsatz soll im Betreff der Abgaben von der Ausfuhr und Durchfuhr beobachtet werden.

Die Hohen contrahirenden Theile verpflichten sich, weder die Einfuhr irgend eines Artikels, welcher das Erzeugniss des Bodens oder des Kunstfleisses des anderen Landes ist, noch die Ausfuhr irgend eines Handels-Artikels nach dem anderen Lande, mit einem Verbote zu belegen, wenn nicht dieselben Verbote sich gleichmässig auf jeden anderen Europäischen Staat erstrecken.

Die Ausfuhr von Salz aus dem Hafen von Setubal soll auch ferner den daselbst bestehenden besonderen Reglements unterworfen bleiben.

Art. 5. Alle Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleisses des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin, welche auf directem Wege und auf Mecklenburgischen Schiffen aus den Häfen dieses Grossherzogthums in die Häfen des Königreichs Portugal, mit Einschluss der Inseln Madeira und Porto-Santo und der Azoren, so wie alle Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleisses des Königreichs Portugal und seiner Gebiets-theile und Besitzungen, welche auf directem Wege und auf Portugiesischen Schiffen in die Mecklenburgischen Häfen eingeführt werden, sollen in den beiderseitigen Häfen weder andere noch höhere Eingangs- oder Durchgangs-Abgaben entrichten, als wenn die Einfuhr derselben Erzeugnisse unter der National-Flagge oder unter der Flagge der begünstigtesten Nation Statt fände.

Art. 6. Waaren, welche nicht inländische Erzeugnisse sind, sollen auf directem Wege aus den Häfen des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin unter Mecklenburgischer Flagge in die Häfen des Königreichs Portugal, mit Einschluss der Inseln Madeira und Porto-Santo und der Azoren, und umgekehrt aus den Portugiesischen Häfen unter der National-Flagge in die Mecklenburgischen Häfen in derselben Weise und unter denselben Bedingungen eingeführt werden dürfen, unter welchen den Schiffen der begünstigtesten Nation gestattet ist, fremde Erzeugnisse auf directem Wege aus den Häfen des Staates, welchem sie angehören, in die Häfen des anderen der contrahirenden Theile einzuführen.

Art. 7. Die Erzeugnisse und andere Handels-Gegenstände irgend einer Art, welche gesetzlich aus den Häfen der Hohen contrahirenden Theile auf National-Schiffen ausgeführt oder wieder ausgeführt werden dürfen, sollen in gleicher Weise von dort auf Schiffen des anderen Theils ausgeführt oder wieder ausgeführt werden dürfen, ohne andere oder höhere Abgaben oder Lasten zu tragen, als wenn die Ausfuhr oder Wiederausfuhr derselben Gegenstände auf National-Schiffen erfolgte.

Art. 8. Die Prämien, Abgaben-Erstattungen oder anderen Begünstigungen dieser Art, welche in dem Gebiete des einen der Hohen contrahirenden Theile der Einfuhr oder Ausfuhr auf National-Schiffen bewilligt werden, sollen in derselben Weise bewilligt werden, wenn die Einfuhr auf directem Wege zwischen den beiden Staaten (Art. 5) oder die Ausfuhr (Art. 7), auf Schiffen des anderen Staats erfolgt.

Art. 9. In Betracht, dass die an den Mündungen der Elbe und Trave gelegenen Häfen, mit Rücksicht auf die geographische Lage des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin, der Zahl der für seine Einfuhr und Ausfuhr wichtigsten Wege beigerechnet werden müssen, sind die Hohen contrahirenden Theile übereingekommen, diese Häfen den Mecklenburgischen Häfen in Allem, was auf die gegenseitige Einfuhr der beiden Länder Bezug hat, gleichzustellen. Demgemäss sollen die Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleisses des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin, welche auf Mecklenburgischen Schiffen in den gedachten Häfen verladen und auf directem Wege in die Portugiesischen Häfen eingeführt werden, dort genau eben so zugelassen und behandelt werden, als wenn sie auf directem Wege aus einem Hafen des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin und unter Mecklenburgischer Flagge kämen. Gegentheilig sollen die Erzeugnisse Portugals und seiner Gebiets-theile und Besitzungen, welche unter Portugiesischer Flagge in die gedachten Häfen eingeführt werden, bei ihrer demnächstigen Einfuhr in Mecklenburg eben so behandelt werden, als wenn sie auf directem Wege auf Portugiesischen Schiffen in einen Mecklenburgischen Hafen eingeführt wären.

Uebrigens bewilligen Se. Königliche Hoheit der Grossherzog von Mecklenburg-Schwerin, die Portugiesischen Schiffe und deren Ladungen, wenn sie aus den gedachten Häfen in Mecklenburgische Häfen eingehen, eben so behandeln zu lassen, als wenn sie auf directem Wege aus einem Portugiesischen Hafen gekommen wären.

Man ist dahin einverstanden, dass die Gleichstellung der in diesem Artikel gedachten fremden Häfen mit den Mecklenburgischen Häfen nur unter der Bedingung wird Statt finden können, dass in jenen Häfen die Portugiesischen Schiffe, welche von Portugiesischen Häfen kommen oder dorthin gehen, nicht weniger günstig als die Mecklenburgischen Schiffe werden behandelt werden.

Art. 10. Die Erzeugnisse, welche aus dem Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin oder aus im vorhergehenden Artikel gedachten fremden Häfen kommen, sollen von Ursprungs-Zeugnissen begleitet sein, welche von den Portugiesischen Consuln oder Consular-Agenten oder von den competenten Mecklenburgischen Behörden ausgestellt und dann durch obgedachte Consuln gehörig beglaubigt sind.

Art. 11. Was den indirecten Einfuhrhandel betrifft, so sollen die Ladungen, welche auf Mecklenburgischen Schiffen aus fremden Häfen in die Häfen Portugals, mit Einschluss der Inseln Madeira und Porto-Santo und den Azoren, eingeführt werden, und gegentheilig die Ladungen, welche auf Portugiesischen Schiffen aus fremden Häfen in die Mecklenburgischen Häfen eingeführt werden, in diesen Häfen auf dem Fusse der begünstigtesten Nation zugelassen und behandelt werden. Die Einfuhr von Erzeugnissen und Waaren aus Asien in die Häfen von Portugal soll den bestehenden Gesetzen und Reglements unterworfen bleiben.

Art. 12. Die Hohen contrahirenden Theile sind übereingekommen, dass keiner von Ihnen in Zukunft anderen Nationen in Beziehung auf den Handel und die Schifffahrt irgend welche Privilegien, noch irgend welche Begünstigungen oder Befreiungen gewähren will, welche nicht ebenfalls und sofort auch auf die Unterthanen des anderen Theiles in Anwendung gesetzt würden, und zwar unentgeltlich, wenn die Bewilligung unentgeltlich geschehen ist, oder wenn letztere gegen ein Aequivalent stattgehabt hat, gegen Gewährung desselben Aequivalents, oder in dessen Ermangelung, einer billigen und angemessenen Vergeltung.

Insbesondere ist man darüber einverstanden, dass im Falle, wo die eine der beiden Regierungen einem anderen Staate in Folge eines Handels-Vertrages oder einer besonderen Uebereinkunft, und zur Vergeltung gewisser von diesem anderen Staate gewährten Abgaben-Ermässigungen, Vortheile oder Begünstigungen, auch ihrerseits Ermässigungen der Abgaben auf dessen Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleisses bewilligen, oder demselben andere Vortheile oder besondere Begünstigungen in Beziehung auf Handel und Schifffahrt zugestehen sollte, die andere der beiden Regierungen dieselben Vortheile und Erleichterungen nur dann

für den Handel und die Schifffahrt ihrer Unterthanen soll in Anspruch nehmen können, wenn sie, in Ermangelung gleicher Vortheile von derselben Art und Ausdehnung, Aequivalente und Vergeltungen anbietet, welche durch ein besonderes Uebereinkommen zwischen den beiden Regierungen gehörig festzustellen sein würden.

Art. 13. Die Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages sollen auf die Küstenschifffahrt zwischen den Häfen eines jeden der beiden Länder keine Anwendung finden, indem diese Art des Verkehrs den National-Schiffen vorbehalten bleibt.

Man hat sich aber darüber verständigt, dass es den Schiffen des einen der Hohen contrahirenden Theile, nachdem sie in die Häfen des andern eingelaufen sind, freistehen solle, nur einen Theil ihrer Ladung zu löschen, und mit dem Ueberreste frei wieder abzugehen, um sich entweder nach einem anderen Hafen desselben Landes oder anders wohin zu begeben, ohne andere oder höhere Abgaben zu entrichten, als die National-Schiffe in demselben Falle zu entrichten gehabt haben würden.

Art. 14. Im Falle, dass ein Schiff des einen der Hohen contrahirenden Theile an den Küsten oder in einem Hafen des anderen Strandung oder Schiffbruch erlitten haben sollte, wird dem Capitain und der Mannschaft, sowohl für ihre Personen als auch für das Schiff und dessen Ladung, alle mögliche Hülfe und Beistand geleistet werden.

Die geborgenen Gegenstände sollen erforderlichen Falls unter Aufsicht der competenten Behörden gestellt und dem Berechtigten zurückgegeben werden, nachdem die Bergungs- und andere Kosten berichtigt sind, welche nicht höher sein sollen, als diejenigen, denen die National-Schiffe in gleichem Falle unterworfen sein würden. Es sollen davon keine Abgaben erhoben werden, insofern die fraglichen Gegenstände nicht zum Verbrauche im Lande bestimmt sind.

Art. 15. Jedes einem Unterthanen der contrahirenden Theile angehörende Handels-Schiff, welches in einen Hafen des anderen Theiles im Nothfalle einläuft, soll daselbst von allen Hafen- oder Schifffahrts-Abgaben frei sein, wenn die Ursachen, welche das Einlaufen in den Hafen nothwendig gemacht haben, wirklich vorhanden und dargethan sind, vorausgesetzt, dass das Schiff in dem Nothhafen keine Handels-Operation durch Einladung oder Löschung von Waaren vornimmt, — wobei indess die zum Zwecke der Ausbesserung des Schiffes erforderlichen Löschungen und Wiedereinladungen nicht als eine Handels-Operation betrachtet werden sollen, wodurch die Entrichtung von Abgaben veranlasst würde, — und dass dasselbe seinen Aufenthalt in dem Hafen nicht über die nach den Umständen nothwendige Zeit hinaus verlängert.

Art. 16. Ein jeder der Hohen contrahirenden Theile gesteht dem andern die Befugniß zu, in seinen Häfen und Handels-Plätzen General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln oder Handels-Agenten zu haben, behält sich jedoch das Recht vor, von dieser Befugniß nach seinem Ermessen einen oder den andern Ort auszunehmen.

Die gedachten Consular-Agenten jeder Klasse sollen, sobald sie von ihren respectiven Regierungen in gehöriger Form ernannt sind und das Exequatur von derjenigen Regierung, in deren Gebiete sie residiren sollen, erhalten haben, daselbst sowohl für ihre Personen als auch hinsichtlich ihrer Amts-Verrichtungen denselben Privilegien, wie die derselben Klasse angehörenden Consular-Agenten der begünstigtesten Nation, geniessen.

Art. 17. Die gedachten General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln oder Handels-Agenten sollen befugt sein, zum Zwecke der Ergreifung, Festnahme und Verhaftung der Deserteurs von den Kriegs- und Handels-Schiffen ihres Landes den Beistand der Ortsbehörden anzurufen; sie werden sich in dieser Hinsicht an die competenten Gerichtshöfe, Richter und Beamten wenden, und die in Rede stehenden Deserteurs schriftlich reclamiren, wobei sie durch Mittheilung der Schiffsregister oder Musterrollen, oder durch andere amtliche Documente den Beweis zu führen haben, dass diese Individuen zur Mannschaft des betreffenden Schiffes gehört haben; auf die in solcher Weise gerechtfertigte Reclamation soll die Auslieferung bewilligt werden.

Wenn dergleichen Deserteurs ergriffen sind, sollen sie zur Disposition der gedachten General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln oder Handels-Agenten gestellt, auch können sie auf Requisition und Kosten des reclamirenden Theils in den Gefängnissen des Landes festgehalten werden, um demnächst den Schiffen, denen sie angehören, oder anderen Schiffen derselben Nation zugesendet zu werden. Würde aber diese Zurücksendung nicht innerhalb zweier Monate vom Tage ihrer Verhaftung an erfolgen, so sollen sie in Freiheit gesetzt und wegen derselben Ursache nicht wieder verhaftet werden.

Es versteht sich jedoch, dass, wenn der Deserteur irgend ein Verbrechen oder Vergehen begangen haben sollte, seine Auslieferung ausgesetzt werden darf, bis der Gerichtshof, bei welchem die Sache anhängig

ist, sein Urtheil ausgesprochen haben und dieses Urtheil vollstreckt sein wird.

Art. 18. Die Unterthanen eines jeden der Hohen contrahirenden Theile, welche in dem Gebiete des anderen Theils jetzt oder in Zukunft Erbschaften zu erheben haben, oder welche ihr Eigenthum oder Effecten irgend einer Art von dort herausziehen wollen, sollen keine anderen Abgaben, Lasten oder Auflagen entrichten, als solche, welche unter gleichen Umständen von den Nationalen zu entrichten sein würden.

Art. 19. Der gegenwärtige Vertrag soll bis zum 1. Januar 1848 in Kraft bleiben.

Wenn der eine der Hohen contrahirenden Theile nicht dem andern seine Absicht, die Wirksamkeit des Vertrages aufhören zu lassen, mittheilt einer officiellen Erklärung sechs Monate vor dem 1. Januar 1848 angezeigt haben sollte, so wird der Vertrag noch bis zum 1. Januar 1854 verbindlich bleiben. Von dem 1. Januar 1854 an soll derselbe seine Rechtsbeständigkeit nicht anders verlieren, als zwölf Monate nachdem der eine der Hohen contrahirenden Theile dem andern seine Absicht erklärt haben wird, ihn nicht ferner aufrecht halten zu wollen.

Art. 20. Der gegenwärtige Vertrag wird von den Hohen contrahirenden Theilen ratificirt, und die Ratificationen desselben sollen zu Berlin binnen drei Monaten nach der Unterzeichnung oder wo möglich noch früher ausgewechselt werden.

Zur Urkunde dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten den Vertrag unterzeichnet und ihre Siegel beigefügt.

So geschehen zu Berlin am 11. Februar 1845.

Renduffe.

Hessenstein.

11. Commerzielle Reciprocitäts-Declaration zwischen Mecklenburg-Schwerin und Russland.

Die gleiche Behandlung der beiderseitigen Schiffe und deren Ladungen in den gegenseitigen Häfen ist auf dem Wege diplomatischer Correspondenz (v. 3. März u. 5. April 1838) und durch einfache Anordnungen der betreffenden Verwaltungsbehörden regulirt worden. Die durch den Kaiserlich Russischen Ukas vom Juni 1845 verfügten Differential-Abgaben finden daher auf die Mecklenburgische Flagge keine Anwendung.

12. Commerzielle Reciprocitäts-Declaration zwischen Mecklenburg-Schwerin und den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika.

Nachdem zwischen dem hiesigen und dem Gouvernement der Vereinigten Staaten von Nord-Amerika die Uebereinkunft getroffen ist, dass in den Häfen beider Staaten die gegenseitigen Schiffe und deren Ladungen, diese mögen nun direct von einem Staate in den andern oder von einem dritten Orte eingeführt werden, rücksichtlich der Erlegung der Tonnengelder und anderer öffentlichen Abgaben fernerhin nicht wie Ausländer, sondern den einheimischen gleich behandelt werden sollen, die zur Ausführung solcher Vereinbarung erforderlichen Verfügungen auch beiderseits bereits erlassen sind, so wird dies hiedurch zur Kenntniss des Handel und Schifffahrt treibenden Publikums gebracht.

Schwerin, am 3. November 1835.

Grossherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche Regierung.

A. G. von Brandenstein.

Die entsprechende Proclamation des Präsidenten der Vereinigten Staaten von Nord-Amerika ist unterm 28. April 1835 erfolgt und lautet:

— — — I, Andrew Jackson, President of the United States of America, do hereby declare and proclaim that the foreign discriminating duties of tonnage and impost, within the United States, are, and shall be, suspended and discontinued, so far as respects the vessels of the Grand Duchy of Mecklenburg-Schwerin, and the produce, manufactures, or merchandise, imported into the United States, in the same, from the said Grand Duchy, or from any other foreign country; the said suspension to take effect from the 13th day of April, 1835, above mentioned, and to continue so long as the reciprocal exemption of vessels belonging to citizens of the United States, and their cargoes, as aforesaid, shall be continued, and no longer.



Soetbeer, Adolf,

Schiffahrts-Gesetze sowie Handels- und Schiffahrts-Verträge verschiedener
Staaten 1847

Hamburg 1848

4 Merc. 100 n

urn:nbn:de:bvb:12-bsb10227559-8